

JOHANN VON LEERS

*Brenn-
punkte*

DER **WELT-
POLITIK**



Brennpunkte der Weltpolitik

Johann von Leers

Brennpunkte der Weltpolitik

Mit vier Karten



Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart

Umschlagentwurf: Eugen Funt

1. — 5. Tausend

Nachdruck verboten / Alle Rechte, insbesondere die der Übersetzung, Übertragung durch
Hundfunk und des Vortrags, vorbehalten.

Druck: Union Druckerei G. m. b. H. Stuttgart, 1940 / Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Meerengen als Brennpunkte der Weltpolitik	11
Der Sund	11
Der Ärmelkanal	18
Die Straße von Gibraltar	21
Die Meerengenfrage	28
Der Suezkanal und seine Probleme	41
Die Malakkastraße	46
Der Panamakanal	50
Die Sperrinseln	60
Die Hoglandgruppe	60
Die Ålandsinseln	61
Ösel, Dagö, Worms und Moon	63
Die dänischen Inseln	64
Die Orkney- und Shetlandinseln	64
Die Sperrinselnketten im Mittelmeer und „die Straße der Macht“	65
Das Sperrinselsystem des Roten Meeres	84
Sperrinseln vor dem asiatischen Festland	87
Sperrinseln vor Afrika	92
Sperrinseln vor dem amerikanischen Kontinent	96
Die Landengen	102
Die Karelische Enge	102
Das Danewerk	105
Der Isthmus von Korinth	105
Die Thrakische Enge	107
Die Landenge von Suez	108
Die mittelamerikanischen Landengen	110
Die Völkertore	111
Die Raspische Pforte	111
Die untere Donaupforte	113
Das Theiß-Save-Tor	114
Das Wiener Tor	114
Die Westtore	116
Deutschlands Lage zwischen den Völkertoren	121

Wirtschaftsgebiete als politische Brennpunkte	122
Erdöl als Treibstoff politischer Konflikte	122
Die Erdölvorkommen der Erde	122
Die Erdölförderung	124
Der Kampf um das mexikanische Erdöl	126
Das Ölkapital im nördlichen Südamerika	127
Die Ölreichtümer der Sowjetunion	127
Der arabisch-iranische Erdölraum	128
Der Kampf um das Erz	130
Baumwolle	135
Der Kampf zwischen der Weltwirtschaft und der Bedarfswirtschaft	136

Kartenverzeichnis

Die weltpolitischen Meerengen der Alten Welt	26
Großbritannien sperrt alle europäischen Meere — die latente Gesamtblokkade Europas	66
Die Straßenkreuzungen im Mittelmeer	83
Großbritanniens Kontrolle der amerikanischen Ostküste	98

Vorwort

Hart im Raume stoßen sich die Mächte. Die Verteilung von Wasser und Land auf unserer Erdkugel, die Beschränkung des lebentragenden Raumes auf eine in Wirklichkeit nicht sehr große Zahl von geographischen Landschaften, die Bildung natürlicher Straßen zu Wasser und zu Lande hat erst den Boden für die Auseinandersetzung der Völker und Staaten im Wechsel ihrer politischen Ablösung gegeben. Nur in geringem Maße: durch Anlegung von Kanälen, Austrocknung tiefeinschneidender Meeresbuchten, Untertunnelung von trennenden Meeresarmen, Stauung oder Ableitung von Flüssen, Entwässerung von Sümpfen, Untertunnelung von Gebirgen oder Sprengung von Paßstraßen hat der Mensch diese natürlichen Gegebenheiten zu beeinflussen vermocht. Im allgemeinen aber wird ein Staatswesen den Gesetzen nicht ausweichen können, die das in Wirklichkeit wenig veränderliche Wesen der Landschaft ihm auferlegt.

Daraus ergibt sich als Folge, daß bestimmte Stellen der Erde immer wieder zu Kampfplätzen geworden sind; daß Völker, die in eine bestimmte Landschaft einrücken, auch die Aufgaben und Lasten einer solchen Landschaft übernehmen. Die Brennpunkte der Weltgeschichte sind so einmal erdkundlich gegeben. Sie können erlöschen, wenn die erdkundlichen Voraussetzungen sich ändern. Die Reichsgründungen noch des frühen Mittelalters in Turfan, dem heutigen Sinkiang (Chinesisch-Ostturkestan), sind nicht wiederholbar, weil inzwischen die Landschaft zur Wüste geworden ist; die geographisch so günstige beherrschende Stellung über alle Karawanenstraßen des nördlichen Arabien, die Palmyra hatte, ist infolge der Versteppung der Landschaft auf lange Zeit dahin;

in gleicher Weise hat die Ausbreitung der Wüste in Nordafrika, die Entwaldung Spaniens und damit die Versteppung seiner inneren Landschaften zum Absinken der Bedeutung dieser Lande und der dort gelegenen Brennpunkte weltpolitischer Auseinandersetzungen beigetragen. Polverschiebungen könnten noch heute durch Vereisung großer Kulturlandschaften ein plötzliches „Einfrieren“ weltpolitischer „Brennpunkte“ herbeiführen, denn im arktischen Eis geschieht keine Weltgeschichte; selbst die Verlagerung des Golfstromes würde bereits eine ähnliche Folge haben — durch sie könnte England und Skandinavien in eine Klimallage wie Alaska, Norddeutschland in eine Klimallage wie Archangelsk herabsinken. Ständig vereiste Meeresstraßen werden als unbrauchbar von niemand umkämpft.

Zum andern entstehen echte Brennpunkte der Weltpolitik nur dort, wo der Politik fähige Völker miteinander ringen. Die Meeresstraßen, Meerengen und Sperrinselgebiete um Neuguinea z. B. sind deshalb nicht zu Problemen der Weltpolitik geworden, weil die dortigen Papua rassiemäßig zur Schaffung eines Staatswesens nie fähig waren. Brennpunkte der Weltgeschichte entstehen aber nur, wo Staaten miteinander ringen, die die Fähigkeit zur Raumherrschaft in sich tragen. Sobald solche Völker, die einst einen wirklichen Staat trugen, aussterben oder rassistisch verfallen, erlöschen auch die Brennpunkte der Weltpolitik ihrer Gegend, auch wenn sie noch so erdkundlich gegeben erschienen. In den Urwäldern von Yukatan und Mittelamerika hat man die riesige Ruinenstädte versunkener Indianerkulturen aus den Lianen und gewaltigen Baumstämmen halbversumpfter Urwälder ans Licht gehoben. Sicher ist hier Weltpolitik im Rahmen der amerikanischen Welt gemacht worden — sicher hat es Paglandschaften gegeben, um die zwischen den Staaten gerungen wurde, natürliche Sperrgebiete, Landengen, Gebiete erstrebter Rohstoffe, um die diese Staaten kämpften. Die heutigen Indianer dieser Landschaft wissen nichts mehr davon. Die herrschenden Schichten, die einst dieses Staatswesen

trugen, sind ausgestorben, meist lange bevor die Europäer ihren Fuß an diese Ufer setzten, und die Unterschicht sank wieder in die Stumpfheit altgewohnter Trägheit und geistiger Anspruchslosigkeit zurück. Die umstrittenen Probleme politischer Auseinandersetzungen der einzelnen Staaten wurden nicht gelöst, sondern „uninteressant“.

Es ist nun reizvoll — und die Wissenschaft der Geopolitik kann uns hierbei ebenso zur Seite stehen wie die Geschichte und die Erdkunde —, einmal die Brennpunkte der Weltpolitik zusammenzustellen. Man wird dabei wie bei Vulkanen die noch tätigen von den bereits erloschenen unterscheiden müssen und kann vielleicht wagen, auch die zukünftigen Brennpunkte anzukündigen — auf die Gefahr hin, hierin nicht immer Glauben zu finden oder erst von einer Generation bestätigt zu sein, die unsere Voraussage gar nicht gelesen hat.

Echte Brennpunkte der Weltpolitik sind solche Stellen der Erdoberfläche, an denen die Interessen mehrerer Staaten zusammenstoßen und die erfahrungsgemäß immer wieder zu machtpolitischen Auseinandersetzungen geführt haben. Das sind vielfach die großen Meerengen, sind aber auch schmale Küstenzugänge, die zwischen den Anrainern und den zur Küste drängenden „Wartevölkern“ strittig sind, es sind Landengen, die den Übergang von einer Landschaft in die andere darstellen oder deren Durchgrabung zwei Meeresräume miteinander verbinden, es sind die Paßstraßen der Menschheit, die zwei Landräume zueinander in Beziehung setzen, sofern die gleichen Pässe von mehreren Mächten erstrebt werden, es sind schließlich die Gebiete natürlichen Reichtums, die einem Volk den Vorzug vor dem anderen gewähren, also die Speisekammern der Welt, die wertvollen, viel umstrittenen großen Fruchtgebiete, die Kleiderkammern der Welt, d. h. die wertvollen Baumwollgebiete, die Schmieden der Welt, d. h. die Erzgebiete, und schließlich als die „brennendsten Brennpunkte“ die Ölgebiete der Welt.

Wir werden dabei neben den lebendigen Brennpunkten, die sich im Lauf der letzten Jahrhunderte immer wieder „entzündet“ haben, auch diejenigen berücksichtigen, die halb oder ganz erloschen sind; es ist mit ihnen wie mit Vulkanen — man weiß niemals ganz genau, ob sie nicht durch eine neue Konstellation sich aufs neue entzünden.

So bescheiden der Versuch ist, einmal diese Brennpunkte hervorzuheben, so reizvoll ist es doch, ihn zu machen. Daß auf kaum irgend-einem Gebiet so viel Meinungsverschiedenheiten möglich sind wie hier, ist dem Verfasser nicht entgangen.

J o h a n n v o n L e e r s

Meerengen als Brennpunkte der Weltpolitik

Der Sund

Im Zentralraum der frühen nordischen Kultur liegen Südschweden, Jütland und die bunte dänische Inselnflur, das Übergangsgebiet zwischen Ostsee und Nordsee. Samt der norddeutschen Tiefebene ist Südschweden und Dänemark das eigentliche und früheste erkennbare Heimatgebiet des Germanentums. Es ist ein „Kreuzweg in die Weite“: nach Nordosten führt der Weg immer tiefer hinein in die gewaltigen Wälder Schwedens bis an die Grenze des arktischen Klimagebietes, führt hinüber zu Finnlands Seenplatte und in die Endlosigkeit des nordrussischen Raumes — das ist die Straße schon frühgeschichtlicher Seefahrerausdehnung zur Mündung der Düna und der Nawa, der Weg frühschwedischer Bauernkolonisation bis an Finnlands Küste und schwedischer mittelalterlicher Expansion gegen den russischen Raum. Nach Südosten tut sich die Weite der Ostsee auf, die zweimal in der Geschichte beinahe ein dänisches Meer und einmal zur Zeit des schwedischen „dominium maris baltici“ beinahe schwedisch geworden wäre. Nach Süden eröffnet sich auf dem alten „Ochsenweg von Jütland“, dessen letzte Reste noch heute in der Landschaft zu sehen sind, der große germanische Wanderungsweg von Skandinavien nach Deutschland und schließlich bis in die Gebiete des Mittelmeeres. Auf ihm sind die Kimbern aus dem nordjütischen Himmerland gen Italien gezogen, sind die Haruder aus dem norwegischen Hordaland dem Heerkönig Arivost zum Oberrhein zugezogen — es ist die alte Straße skandinavischer Expansion gen Süden; das dänische Heer ist nach der Besiegung der schleswig-holsteinischen Freiheitsarmee bei Idstedt 1849 auch fast wieder dieser alten Straße gefolgt. Gen Westen öffnet sich weit die Nordsee, die Heerstraße der Wikinger, aber auch der Weg echter staatlicher Machtausdehnung;

war doch jahrhundertlang ein Teil Englands dänisch, ja, gehörte England unter König Knud dem Großen von 1016 bis 1035 insgesamt zu Dänemark. Weiter hinauf nach Norden zeigt heute noch die Kette dänischer Besitzungen, beziehungsweise angeschlossener Räume, wie Fär-Öer, Island und Grönland — um die Shetland- und Orkneyinseln wurde Dänemark erst 1468 durch Schottland gebracht —, die natürliche Ausdehnungslinie aus diesem skandinavischen Raume, die ja um das Jahrtausend zur frühesten Entdeckung Nordamerikas durch den Wikinger Leif Erikson führte.

Das Kernstück dieses Kreuzweges aber ist die Verbindungsstraße zwischen Nordsee und Ostsee. Wer jemals in dem sehr hübschen, durch eine kleine Sandwüste vom übrigen Jütland getrennten Seebad Skagen nach Norden sehend links die Nordseewogen des Skagerrak und rechts das Kattegatt hat liegen sehen, während drüben an der schwedischen Küste die große Handelsstadt Göteborg liegt, dem wird das Bild dieser beiden germanischen Meere, der Nordsee und der Ostsee, die sich hier oben berühren, unvergeßlich sein, und ihm wird die von Münchhausen gestaltete dänische Königsballade verständlich, daß der große Christian II. in der Mittsommernacht aus dem Dom zu Roskilde aufsteht und hier auf den Felsen von Skagen thront. Hier und nirgendwo anders wäre eines Seekönigs rechter Sitz.

Dennoch ist das Kattegatt so breit, daß es in früheren Jahrhunderten nicht gesperrt werden konnte. Es ist mit seinen Untiefen und unregelmäßigen Strömungen ein erst spät untergetauchtes Festlandsstück, aus dem die Insel Læsö und Anholt aufragen. Man könnte übrigens von Westen auch noch auf einer anderen Wasserstraße in das Kattegatt gelangen, nämlich durch den Liimfjord, der Nordjütland von Mitteljütland trennt, 160 Kilometer lang und an einzelnen Stellen bis zu 16 Meter tief ist. Er ist aber nur für Schiffe bis 2,25 Meter Tiefgang befahrbar und mit seiner zahlreichen Inselwelt auch dann nicht ganz leicht zu passieren. Er führt von der Nordsee in die Ålborgbucht des Kattegatt; für größere Schifffahrt kam er niemals in Frage.

Vom Kattegatt führen drei Straßen in die eigentliche Ostsee:

der Kleine Belt, der Große Belt und der Sund, auch Öresund (Skand. Eysund) genannt. Es ist nun bezeichnend, daß der Große Belt und der Kleine Belt niemals politisch umkämpft worden sind.

Der Kleine Belt zwischen Fünen und Jütland ist 52 Kilometer lang, an seiner schmalsten Stelle, dort, wo heute die vielbewunderte Beltbrücke geschaffen ist, nur 0,7 Kilometer breit. Er kann als ein seit alten Zeiten von Jütland und Fünen aus völlig beherrschbares Wasser angesehen werden, dem noch dazu im Norden die Insel Samsø, im Süden die Inseln Allsø und Arø sichernd und sperrend vorgelagert sind.

Der Große Belt, dem gleichfalls im Norden die Insel Samsø vorgelagert ist, 60 Kilometer lang zwischen Fünen und Seeland, erreicht eine durchschnittliche Tiefe von 16 Meter und ist 16 bis 30 Kilometer breit; die tiefe Rinne in seiner Mitte erreicht bis zu 30 Meter Tiefe, die Stromstärke selbst bei stillem Wetter 5,5 Kilometer. Der Belt ist auch heute ein bedeutsamer Verbindungsweg zwischen dem Kattegatt und der Ostseeküste des östlichen Schleswig-Holstein und Mecklenburg; er hat vier Ausgänge nach Süden: einen zwischen Fünen und Langeland, den wichtigsten oder „Langelandsbelt“, einen zwischen Langeland und Laaland, dann zwischen Laaland und Falster eine schmale Rinne und endlich eine zweipfortige Ausfahrtsstraße zwischen Falster, Seeland und Møen; ein ganz kleiner fünfter Ausgang im Osten zwischen Fünen und Læsø läßt sich kaum mitzählen. Dieser große Belt liegt gewissermaßen im Herz der dänischen Lande, zwischen den Kerninseln Seeland und Fünen; wie mütterlich beugt sich Jütland schirmend im Nordwesten um dieses wichtige Gewässer und schützend sperren Langeland, Laaland, Falster und Møen es gegen Angriffe von Süden ab. Es ist eine Herzkammer der dänischen Lande — und da Dänemark in der Geschichte zwar Zeiten großer Tiefen nach großen Höhen, aber doch niemals Perioden völliger hilfloser Machtlosigkeit gehabt hat, so konnte es den Großen Belt doch immer davor bewahren, zwischen den Nationen umkämpft zu werden, die den Ausgang aus der Ostsee oder den Eingang in die Ostsee erzwingen wollten.

Unders ist es mit dem größten und wichtigsten Ausgang aus dem Rattegatt in die Ostsee, mit dem Öresund gewesen. Der Öresund als Meerenge zwischen Südschweden und Dänemark ist zwar an seiner schmalsten Stelle nur 4,5 Kilometer breit — ebendort, wo das Hamlettschloß Helsingör sich aufreckt und die dänischen Könige einst den Sundzoll erhoben — er ist aber 70 Kilometer breit, auch an der flachsten Stelle immerhin noch 7,8 Meter tief. So war er jahrhundertlang die wichtigste Handelsstraße zwischen Nordsee und Ostsee. Am Kleinen Belt und am Großen Belt haben sich so keine Handelsstädte von größerer Bedeutung angesiedelt. Der Sund dagegen zeigt auf der schwedischen Seite — die ja Jahrhunderte auch eine dänische Seite war — nacheinander Falsterbo mit Skanör, wichtig einst als bevorzugter Heringsfangplatz des Mittelalters, dann Malmö, Landskrona und Helsingborg, auf der seeländischen Seite aber die Großstadt Kopenhagen, die mit Vororten heute ein Viertel der Bevölkerung Dänemarks umfaßt. Für die tiefgehenden Schiffe unserer Tage ist der Sund schon vielfach zu flach, der neue künstliche und kürzere Weg zwischen Nordsee und Ostsee, der Kaiser-Wilhelm-Kanal, hat dem Sund viel Bedeutung weggenommen, so daß sich nicht mehr wie einst die Masse des Verkehrs zwischen Nordsee und Ostsee durch den Sund drängt.

Von 1425 an bis 1857 hat Dänemark im Schloß Helsingör von allen Schiffen, die den Sund passierten, einen Sundzoll erhoben. Franzosen, Engländer, Holländer und Schweden zahlten 1 Prozent Zoll vom Wert ihrer Waren; die übrigen Nationen und dänische Schiffe zahlten 1,25 Prozent vom Wert ihrer Ware. Die holländischen Schiffe brauchten nur ihre Papiere vorzuzeigen, andere Nationen mußten sich eine Durchsuchung gefallen lassen. Im Jahre 1853 brachte der Sundzoll noch Dänemark 2 530 000 Taler. Da 1848 im Revolutionsjahr, als alle alten Verhältnisse geändert werden sollten, die Regierung von U.S.A. erklärte, sie werde sich auf die Zahlung des Sundzolles nicht mehr einlassen, fand sich schließlich Dänemark bereit, den Sundzoll aufzuheben. Durch Vertrag vom 14. März 1857 wurde der Sundzoll gegen eine feste Abfindungssumme beseitigt, zu der Großbritannien $10\frac{1}{8}$, Ruß-

land 9,75, Preußen 4,50, Schweden 1,70 Millionen Taler zahlte. Das war das Ende des Sundzolles.

Die historische Auseinandersetzung um den Sund ist älter und geht tiefer.

Sobald sich im Mittelalter nicht nur an der Nordsee, sondern auch an der Ostsee deutsche Handelsstädte entwickelten, waren sie auf den freien Verkehr durch den Sund zur Aufrechterhaltung ihrer Verbindungen untereinander angewiesen. Je mehr der Ostseehandel mit Rußland blühte, um so stärker hatte auch Westeuropa, insonderheit das wirtschaftlich aufsteigende Flandern ein Interesse am freien Verkehr durch den Sund mit den Ostseeländern, was übrigens vielfach den Wünschen der deutschen Ostseestädte widersprach. Die hohe Bedeutung der Heringsfischerei im Sund, vor allem bei Skanör und Falsterbo steigerte noch die Bedeutung dieser Meeresstraße. Dänemark konnte, zumal es die süd-schwedische Küste beherrschte, hier sehr ernste Schwierigkeiten machen. „Die dänischen Sundreiche teilten die deutsche Küste und legten sie lahm“ (E. A n d e r s, „Geschichte der Nordsee“). In der großen Auseinandersetzung zwischen den Norddeutschen Territorialfürsten und Dänemark, die in der Schlacht von Bornhöved 1228 gipfelte, spielte der Sund noch keine Rolle. Als 1249 die Lübecker Kopenhagen zerstörten, war es nur ein Dorf mit einer kleinen Burg; noch 1284 war der dänische König Erich Glipping mit Lübeck gegen Norwegen verbündet. Dann aber setzte der machtpolitische Aufstieg Dänemarks ein. 1360 erwarb Waldemar Attarbag Schonen aus der schwedischen Hand zurück und nahm den Kampf um die Vorherrschaft in der Ostsee gegen die Deutschen auf; am 27. Juli 1361 eroberte er Wisby auf Gotland, dessen Kriegsheer völlig unterging. Ein Krieg der deutschen Küstenstädte, die sich hier schon als Hanse bezeichneten, von 1362 bis 1364 wurde von Dänemark infolge der ungeschickten, vielleicht sogar nicht einwandfreien Führung des Lübecker Bürgermeisters Johann Wittenborg gewonnen, der dafür zu Lübeck das Haupt auf das Schafott legen mußte. Ein siegreiches Dänemark stand so an der einzigen Seestraße zwischen den deutschen Nordsee- und

Ostseestädten. So schlossen diese am 19. November 1367 zu Köln einen Bund und erklärten: „Um mancherlei Unrecht und Schaden, das die Könige von Dänemark und Norwegen tun und getan haben, dem gemeinen Kaufmann, wollen wir ihre Feinde sein.“ Eine Hansaflotte ging gegen Dänemark vor; Kopenhagen wurde vom Lübecker Bürgermeister Bruno Warendorp zerstört, das feste Helsingborg zur Waffenstreckung gezwungen und die dänischen Reichsräte veranlaßt, einen Frieden zu schließen, der den Städten auf 15 Jahre die Schonenschen Schlösser und Vogteien Helsingborg, Malmö, Skanör und Falsterbo einräumte — so stark war Dänemark immer noch, daß es die gegenüberliegenden Burgen auf dem seeländischen Stammland in der Hand behielt. Aber schon 1385 wurden die Schonenschen Schlösser zurückgegeben — die Hanse war ein zu lose gefügter Bund, um dauernd solche Machtpositionen festzuhalten. Das wiederaufsteigende Dänemark wurde mittels der Kalmarischen Union, d. h. die staatsrechtliche Verbindung mit Schweden und Norwegen, durch die geniale Königin Margareta die führende Macht des Nordens. Margaretas Neffe und Nachfolger Erich Pommer benutzte sofort die Stellung am Sund, um durch den Sundzoll den Durchgangshandel zwischen Nordsee- und Ostsee für die dänische Reichskasse ertragreich zu machen. Nun traten darauf 1426 Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg in den Krieg gegen ihn, aber der Lübecker Bürgermeister Tiedemann Steen wurde im Sund geschlagen und die große „Bainflotte“, die das Salz aus der Bucht von Biskaya holte, ging verloren. Der Sundzoll blieb schließlich bestehen, wenn die Städte sich auch oft weigerten, ihn zu zahlen.

Die dänischen Könige verfielen früh auf den Gedanken, die Holländer und die Russen beim Sundzoll zu begünstigen, um sie als Gegengewicht gegen die Hanseaten zu verwenden. So mischten sich die holländischen Städte 1509 gegen die Hanse ein, 1511 siegte die Lübecker Flotte bei Bornholm über die Dänen und bei Hela über die Holländer, die von den Dänen in die Ostsee zu Hilfe gerufen waren. Christian II., der größte, wenn auch nicht der menschlich sympathischste Herrscher Dänemarks, hat dann

diese Politik bis zur Raffiniertheit gesteigert; die Stellung der Hansestädte in der Ostsee war dabei innerlich wenig günstig — sie wollten den Sund zwar für sich offen, aber für alle anderen geschlossen haben, während umgekehrt Dänemark seine Türhüterstellung benutzte, um aus der Konkurrenz der verschiedenen Sundbenutzer Vorteile zu erringen. Für Christian II. sollte der Versuch, durch die Sundherrschaft die Seeherrschaft zu erringen, zum Verderben auschlagen. Er stürzte über seine Großmachtpläne. Aber noch in dem schweren Kampfe 1534—1536, als der „Lübecker Volksführer Jürgen Wullenweber einen dänischen König von Lübecks Gnaden machte“, der zeitweilig sogar Kopenhagen in die Hand bekam, spielte das Ringen um den Sund eine entscheidende Rolle. Je mehr die Hanse absank und für Dänemark ungefährlich wurde, verschärften sich dann aber die Gegensätze zwischen Holland und Dänemark.

Drei Momente haben dazu beigetragen, daß die Bedeutung des Sundes absank: die allgemein geringere Bedeutung der Ostsee, die Abkürzung des Weges durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Tatsache, daß heute neben Dänemark auch Schweden seit langem Anteil am Sund hat. Im Krimkrieg (1854—1856) ist noch einmal eine englisch-französische Flotte zur Blockade der russischen Küsten durch den Sund gefahren, 1870/71 tauchten durch den Sund kommend französische Schiffe an der deutschen Ostseeküste auf, ohne größere Aktionen zu wagen. Im Weltkrieg ist angesichts der deutschen U-Boote, der Schwierigkeit des Fahrwassers und der weiten Entfernung ein naheliegender Versuch der britischen Flotte, sich mit der russischen Flotte zu vereinigen, nicht mehr gemacht worden. Und doch ist der Sund in keinem Kriege, in den eine Ostseemacht verwickelt ist, ohne Interesse. Er ist immer noch ein Brennpunkt weltpolitischer Überraschungen, wenn auch ein halb erloschener. Als am 9. April 1940 der Führer Dänemark und Norwegen in den Waffenschutz des Reiches nahm, mißlangen englische Versuche, das Kattegatt dem deutschen Transport nach Norwegen zu sperren — die deutschen Flieger und Schiffe vermochten die Meeresstraße zu sichern.

Der Ärmelkanal

Mit dem Namen Ärmelkanal, englisch meistens „British-Channel“, französisch „La Manche“ (Ärmelmeer) bezeichnet man die erst in der Diluvialzeit entstandene tiefe Rinne zwischen dem südlichen England und dem nördlichen Frankreich. In diesem Kanal drängt sich die Schifffahrt zwischen der Nordsee und dem Atlantik zusammen, denn es handelt sich hier um die kürzeste Wasser Verbindung zwischen diesen beiden Meeren, die außerdem im Sommer den Vorteil eines milden Klimas bietet, wenn auch im Herbst und Winter Stürme und Nebel den Verkehr erschweren. Zwischen Dover und Calais in der engen „Straße von Calais“ treten England und Frankreich bis auf 34 Kilometer aneinander heran, so daß selbst der Gedanke einer Untertunnelung dieses Kanals mehrfach auftauchte, allerdings stets auf Grund englischer Bedenken wieder fallengelassen wurde.

Schon im Mittelalter war die seestrategische Bedeutung des Kanals erheblich; wie die dänischen Könige den Sund sperrten, haben die englischen Könige, die ja zugleich Herzöge der Normandie waren, immer wieder versucht, die französische Gegenküste in ihren Besitz zu bringen; der hundertjährige Krieg zwischen England und Frankreich von 1339 bis 1453 hatte diesen Kampf um die nordfranzösische Küste zum Hauptgegenstand. 1453 verloren die Engländer alle Besitzungen in Frankreich außer Calais, erst 1558 büßten sie auch Calais ein, während die normannischen Inseln Guernsey und Jersey westlich der französischen Halbinsel Cotentin den letzten Rest dieser britischen Machtstellung an der nordfranzösischen Küste darstellen; zu ihnen gehören außerdem die kleinen Inseln Alderney, Sercq und Herm; die Bevölkerung spricht noch heute ein altertümliches Französisch.

Die Beherrschung der Küste nördlich und südlich des Kanals ist schon im Mittelalter von England gelegentlich zur Bedrückung und Abgabenerpressung gegen nicht englische Schiffe benutzt worden; zahlreich sind die Streitigkeiten der deutschen Hanse wegen

der Belästigung ihrer „Baienflotte“ (die das Salz aus der Bai, der Bucht von Biskaya holte) durch die Engländer im Kanal.

In Perioden, in denen England und Frankreich im politischen Gegensatz zueinander standen, ist es Großbritannien nicht immer möglich gewesen, den Kanal nach Belieben zu sperren. Sobald aber England und Frankreich im Bündnis miteinander standen, konnten sie gemeinsam eine Sperrung des Kanals durchführen. Diese mußte für alle östlich des Kanals liegenden Staaten, die Anrainer der Nordsee und Ostsee, um so schädlicher, ja tödlicher werden, als mit dem Zeitalter der Entdeckungen auch die Staaten der Nordsee und Ostsee Anteil an den Reichtümern der Tropen und Halbtropen erstrebten. Hier waren England und Frankreich gemeinsam in der Lage, ihnen den kürzesten Weg, die Fahrt durch den Kanal, zu sperren. Das erste Opfer dieser Methode waren die Generalstaaten von Holland. Im ersten englisch-niederländischen Kriege von 1652 bis 1654 sperrten die Engländer mit französischer Unterstützung den Kanal und schnitten so Holland die Verbindung zu seinen Kolonien und damit den wirtschaftlichen Lebensfaden ab; obwohl die niederländische Flotte bei Dover siegte, gelang es den Holländern nicht, die englische Sperre, beziehungsweise Gefährdung der freien Kanalschifffahrt zu brechen; der zweite Seekrieg mit Holland (1664—1667) brachte zwar die Flotte des niederländischen Admirals de Ruyter bis in die Themse, aber die Kanalfahrt der niederländischen Schifffahrt ließ sich gegen die geographische Begünstigung Englands nicht sichern; auch die weiteren Auseinandersetzungen zwischen den Niederlanden und England, abschließend mit dem letzten britisch-holländischen Kriege von 1782 brachten keine Öffnung des Kanals.

Die nördliche Route um England herum aber war den Staaten Mittel- und Osteuropas von England aus zu verlegen, da dieses schon 1468 die einst dänischen Orkney- und Shetlandsinseln erworben und dem Rest der schottischen Selbständigkeit im 18. Jahrhundert (Niederlage der schottischen Stuartanhänger bei Culloden) ein Ende gemacht hatte. Seitdem ist von der äußersten Shetlandinsel auf dem halben Wege nach Norwegen bis Dover in Sicht-

weite der französischen Küste die Nordsee französisch von englischem Besitz umschlossen und damit alle Anrainer der Nordsee und Ostsee unter eine latente britische Blockade gestellt, die jederzeit effektiv werden kann, sobald England und Frankreich zusammen handeln. Die bewaffnete Seeneutralität von 1780 richtete sich gerade gegen diesen in Wirklichkeit unerträglichen Zustand, konnte aber eine Besserung nicht erreichen, nachdem das übrige Europa, mindestens die Ost- und Nordseestaaten im 17. Jahrhundert weder weitblickend noch entschlossen genug gewesen waren, den tapfer fechtenden Niederlanden zu Hilfe zu kommen, um den „anti-europäischen Knebel“ der britischen Sperrstellung im Kanal zu zerbrechen.

So konnte diese Sperrstellung sofort wirksam werden, als 1914 bis 1918 England und Frankreich wieder zusammen handelten und in der Tat die deutsche Verbindung mit der weiten Welt abschnitten; daselbe ist sogleich 1939 wieder eingetreten und wird jederzeit wieder eintreten können, falls nicht: entweder die nördliche Route durch Loslösung der Orkneys und Shetlands, vielleicht auch durch Verselbständigung Schottlands wieder freigemacht oder aber von den Anrainern der Nordsee und Ostsee die nötigen Stützpunkte im Kanal erworben werden, um diese für Mitteleuropa wichtige Handelsstraße auch gegen den Willen Englands und Frankreichs freizuhalten.

Ein anderes Gesicht hat der Kanal jedesmal geboten, wenn England und Frankreich im Gegensatz zueinander standen. In diesem Falle handelte es sich stets um das Problem der Landung von England aus in Frankreich, beziehungsweise von der französischen Küste aus in England. Beides ist häufiger gelungen; unter den Landungen in England steht voran Cäsars Landung in Britannien 55 und 54 v. d. Z., die zahlreichen Landungen germanischer Flotten im Kampf gegen das römische Reich gipfeln in der Landung der Angelsachsen 449, dann folgen die vielfachen Landungen dänischer Wikinger, die Landung der Normannen 1066 (Schlacht von Hastings); während des Mittelalters sind einmal größere französische Truppen nach England hinübergesetzt worden,

wurden aber wieder hinausgedrängt; häufiger haben Landungen in Irland stattgefunden, und zwar von Spanien aus zur Zeit der Königin Elisabeth, von Frankreich aus zur Unterstützung der Jren und Jacobs II. (1690 Schlacht am Boynefluß), dann während der großen Französischen Revolution (1798). Der große Landungsversuch Napoleons, den er vom Lager in Boulogne 1804 plante, scheiterte infolge der Niederlage der französisch-spanischen Flotte bei Kap Trafalgar 1805. Seitdem ist keine Landung in England bis zum Kriege 1939 unternommen worden.

Der Kanal ist einer der allerwichtigsten Kreuzwege der Welt. Er ist nicht nur Trennung und Verbindung zwischen Frankreich und England, sondern eine lebenswichtige Luftröhre für alle Nordsee- und Ostseestaaten, die ihnen zu Unrecht mehrfach von England und einem ihm verbündeten Frankreich zugehalten worden ist. Nur die Sicherung ihrer Öffnung kann den Anrainern von Nord- und Ostsee die nötige Meerweite geben, die sie brauchen.

Die Straße von Gibraltar

In der Zeit, als zwischen dem 2. September 31 v. Chr. bis zum Niederbruch des römischen Reiches 395 nach der Zeitrechnung, in diesem Falle bis zur Festlegung von Nichtrömern an der Mittelmeerküste das Mittelmeer eine „schicksalbestimmende, suggestive Reichseinheit“ (Haushofer) bildete, lag die Bedeutung der Straße von Gibraltar lediglich darin, daß sie die Küstenfahrt aus dem Mittelmeer längs den Küsten der römischen Provinzen Lusitania (Portugal), Hispania Tarraconensis, Aquitania, Gallia Lugudunensis, Belgica bis Germania Inferior ermöglichte. Auf den Atlantischen Ozean fuhren die Römer nicht hinaus; sollten die Karthager, ihre Vorgänger in der Niederlassung an der Straße von Gibraltar, je weiter nach Süden an der afrikanischen Küste oder nach Westen, etwa zu den Kanarischen Inseln gefahren sein, so gerieten diese Kenntnisse in Vergessenheit. Die Rolle der Straße von Gibraltar war so im klassischen Altertum eine sehr bescheidene,

sie war nicht mehr als ein Ausbuchtung aus dem Mittelmeer zur Küstenfahrt längs der spanischen und gallischen Küste. Ihre Trennungsfunktion zwischen Afrika und Spanien spielte kaum eine Rolle, da ja beide unter der gleichen Herrschaft vereint waren.

Zum erstenmal haben germanische Seefahrer die Möglichkeit praktisch verwirklicht, unter Benützung der Straße von Gibraltar die damalige bekannte Welt zu umschiffen; es waren fränkische Zwangskolonisten, die auf diese Weise aus dem östlichen Mittelmeer in ihre Heimat zurückkehrten. Das Vandalenreich in Afrika hat von der Straße von Gibraltar nicht eigentlich Gebrauch gemacht; nicht einmal bei ihrem Übergang von Spanien nach Afrika 429 haben sich offenbar die Vandalen nur dieser Straße bedient.

Sie hat ihren Namen und ihre Bedeutung erst in dem Augenblick bekommen, als die Kulturwelt der nördlichen und der südlichen Mittelmeerküste Europas und Afrikas entgültig auseinanderfiel, d. h. durch die Islamisierung Nordafrikas.

Die Straße von Gibraltar ist ein pliozäner Querbruch im Faltengebirgsbogen des Riff und der Andalusischen Bergketten, gleich dem Ärmelkanal wahrscheinlich recht jungen Datums, markiert durch die Halbinsel Gibraltar auf der europäischen Seite und den Oschebel Musa auf der afrikanischen Seite. Die Wassertiefe nimmt von Westen nach Osten ab, ein starker Oberstrom läuft hier in das Mittelmeer hinein, ein weniger starker Unterstrom aus ihm hinaus, so daß Stromkabelungen häufig sind.

Als der Islam Nordafrika gewonnen hatte, überschritt hier 711 der Kriegersklave Tarik ibn Sijâd des Statthalters Musa ibn Nussair an der Spitze eines kleinen Heeres fast nur von Berbern diese schmale Meerenge, wohl mehr zu einem großen Raubzug als zur Eroberung. Nach ihm heißt Gibraltar („Oschebel al Tarik“). Unerwartet gelang es ihm in der Schlacht bei Wadi Bekka, meist fälschlich Xeres de la Frontera genannt, den Westgotenkönig Roderich zu besiegen. Eifersüchtig auf den Erfolg seines Untergebenen überschritt nun auch Musa die schmale Meerenge und vollendete die Eroberung des größten Teiles von Spanien. Seit jener Zeit war, diesmal im Zeichen der arabisch-berberisch-islamischen Kultur, die

Einheit der Landschaft nördlich und südlich der schmalen Straße von Gibraltar wiederhergestellt. Aus dem Mittelmeer heraus ist diese arabische Stellung beiderseits der Meerenge kaum angegriffen worden, wohl aber von Norden. Die Wikinger haben zuerst den Versuch gemacht, durch die Straße von Gibraltar in das Mittelmeer raubend einzudringen; 843 erschien eine Wikingerflotte in Asturien und kämpfte mit dem christlich-gotischen Kleinkönig Don Ramiro, fuhr dann bis Lissabon und überrumpelte Cadix, drang aber noch nicht in die Straße von Gibraltar ein. 844 erschien eine zweite Normannenflotte und fuhr den Guadalquivir herauf bis Ishbiljet (Sevilla); der arabische Chronist Achmed el Ratib schreibt, sie seien „von den Rus gekommen“; sollte schon damals eine Warägerflotte aus Rußland durch das ganze Mittelmeer hindurch nach Westen gefahren sein? In diesem Falle wären es die ersten Normannen, die die Straße von Gibraltar, und zwar von Ost nach West durchfahren hätten. 859 können wir feststellen, wie normannische Schiffe nun wirklich von Westen nach Osten die Straße von Gibraltar durchfahren, Nochor (das heutige Alhucemas) an der Marokkoküste plündern, Mallorca und Menorca, Sizilien und Griechenland heimsuchen, dann wieder durch die Straße von Gibraltar sich nach Nordfrankreich begeben und sich 861 vor Paris mit ihren Wikingggenossen wieder vereinigen. Die Hauptlast des Kampfes gegen die Normannen trugen dabei aber die nordspanischen Christen. Eine ernsthafte Sperrung der Straße haben die Araber nicht verwirklichen können, auch die Festsetzung der Normannen in Sizilien (1027) ist zum Teil zu See durch die Straße von Gibraltar erfolgt; die Fahrten einzelner Kreuzfahrergruppen durch diese Straße sind von den Arabern in Spanien und Nordafrika wohl gelegentlich gestört, aber niemals dauernd unterbunden worden, standen auch nicht im Vordergrund, da die Masse der Kreuzfahrertransporte über Italien ging. Eine größere Gruppe deutscher Kriegersleute fuhr 1147 vom Niederrhein aus nach Lissabon, aber nur wenige erreichten durch die Straße von Gibraltar das Mittelmeer.

Der Sturz der Maurenherrschaft in Spanien brachte auch diese

spanische Küste wieder in den Besitz der christlichen Spanier. Die Eroberung von Granada beendete (1491) die maurische Macht in Spanien überhaupt. Damit fielen aufs neue kulturell und politisch die Nordküste Afrikas und die Südküste Europas auseinander.

Bekehrungseifer, Tradition des Maurenkampfes und nicht zuletzt der Wunsch, die wichtige Meeresstraße in ihren Besitz zu bringen, veranlaßte Spanier wie Portugiesen dazu, nach der afrikanischen Gegenküste vorzustoßen. Portugal stieß so 1438 vergebens zur Eroberung von Tanger vor, und erst die dauernden Mißerfolge, sich in den Besitz der afrikanischen Gegenküste zu setzen, veranlaßte die Portugiesen, an der Küste Afrikas weiter gen Süden zu fahren und damit, auf den Pfaden des Sklavenhandels und der Suche nach dem Wege nach Indien, Afrika zu umsegeln.

Auch Spanien hatte nach dem Fall Granadas Oran erobert und bis ins 18. Jahrhundert besessen, die Eroberung der afrikanischen Gegenküste durchaus versucht — aber die Entdeckung des Kolumbus hat die spanischen Kräfte auf die viel einträglicheren Eroberungen in Amerika gelenkt. Während die portugiesischen Versuche, jenseits der Straße von Gibraltar Fuß zu fassen, früh aufgegeben wurden, hat Spanien seit 1580 Ceuta (arabisch Sabta) als Waffenplatz im Besitz und ist niemals ganz von der marokkanischen Gegenküste gewichen. Es hat diese spanischen „Presidios“ stets als Vorfeld zur Sicherung gegen neue Einfälle aus Afrika und als Trittssteine zur Eroberung von ganz Marokko angesehen.

Die spanische Ausdehnung wurde durchkreuzt durch das Auftreten der Engländer im 18. und der Franzosen im 19. Jahrhundert.

Während des Spanischen Erbfolgekrieges (1701—1714) setzte sich der britische Admiral Rooke mit deutschen Hilfstruppen in den Besitz der Feste Gibraltar, deren Bedeutung schon Cromwell erkannt hatte. Der englische Gesandte R. Hill schrieb dem Admiral Rooke: „Gibraltar ist soviel wert wie Schottland, hoffentlich behalten Sie es für sich.“ Prinz Georg von Hessen-Darmstadt, der als Statthalter Kataloniens für Karl III. von Spanien aus dem Hause Habsburg (den späteren Kaiser Karl VI. des Deutschen Reiches) Gibraltar verteidigte, erhielt es gegen die Angriffe der

Spanier. Die Engländer ersehten ihn dann durch einen britischen Offizier und behielten diese wichtige Kontrollstation, von der aus man Einfahrt und Ausfahrt aus dem Mittelmeer beherrschen kann, in der Hand. Auch spätere Versuche der Spanier, Gibraltar wieder zu erlangen, sind gescheitert. Die Stadt ist heute ungeachtet ihrer spanischen Bevölkerung englische Seefestung.

Die Aufteilung des Sultanats Marokko hat auch die Gegenküste zersplittert. Befinden sich auf der europäischen Seite Spanien und das englische Gibraltar, so wird die Gegenküste von Spanisch-Marokko (22 200 Quadratkilometer und etwa 700 000 Einwohner, davon 200 000 Spanier) eingenommen, ein Gebiet, aus dem aber wieder die internationale Tangerzone herausgeschnitten ist.

Die Tangerzone ist neben Gibraltar, dem „Dorn im Fleische Spaniens“, die zweite politische Reibungszone, die, da auch von Tanger aus eine Kontrolle der Meerenge möglich ist, sich gleichfalls jederzeit entzünden kann. Die Portugiesen hatten 1471 Tanger erobert; 1662 fiel es als Mitgift der portugiesischen Prinzessin Katharina an Karl II. von England; 1684 gab England es als ungeeignet zur Verteidigung an den Scherifen Muley Ismael von Marokko. Es bereute diesen Entschluß bald und suchte jedenfalls stets zu hindern, daß eine andere Macht sich an dieser seepolitisch wichtigen Stelle festsetzte. Als 1904 England und Frankreich ihre Entente cordiale schlossen, verzichtete Frankreich auf alle Ansprüche in Ägypten und bekam dafür von England freie Hand in Marokko zugestanden unter der Voraussetzung, daß Tanger nicht befestigt werden dürfe. Auf der Marokkokonferenz 1911 zu Algeciras ist die neutralisierte Zone von Tanger internationalisiert worden; durch das Tangerstatut vom 18. Dezember 1923, das England, Frankreich und Spanien mit dem Sultan von Marokko abschlossen, ist die Rechtsstellung Tangers noch einmal geregelt worden. Als Italien seinen Beitritt zum Tangerstatut durchsetzte, wurde am 25. Juli 1928 das Statut noch einmal umgeändert. Tanger ist ein autonomes Gebiet unter dem Sultan von Marokko. Dieser hat Verwaltung und Gerichtsbarkeit über die Eingeborenen seinem Stellvertreter, dem „Mendub“, übertragen, während die



Die weltpolitischen Meerengen der Alten Welt

sogenannte allgemeine Verwaltung den „Administratoren“ Englands, Frankreichs, Spaniens und Italiens zusteht. Da der Sultan von Marokko selbst unter französischem Protektorat steht, so wird Tanger diplomatisch von Frankreich vertreten. Die gesetzgebende Versammlung von Tanger ist sehr eigenartig zusammengesetzt; sie hat 27 Mitglieder, davon ernannt der Mendub, der Vertreter des Sultans von Marokko, 6 Moslem und 3 Juden, Frankreich und Spanien stellen je 4 Vertreter, England und Italien je 3, Portugal, Belgien, Holland und USA. je einen. Wichtige Beschlüsse dieser Versammlung werden aber nur dann rechtskräftig, wenn ein Kontrollauschuß der in Tanger ansässigen Konsuln der acht ausländischen Mächte ihnen zustimmt. In Wirklichkeit ist das Übergewicht Frankreichs ein sehr erhebliches, so daß England im Herbst 1935 deshalb das Tangerabkommen kündigen wollte, diesen Plan aber aufgab, weil es durch den abessinischen Konflikt beschäftigt war. So läuft das Tangerabkommen bis zum Mai 1948. Italien hat unzweifelhaft am meisten Grund, mit der Regelung der Tangerfrage unzufrieden zu sein, denn Gibraltar auf der einen Seite und das allzu sehr unter französischem Einfluß stehende Tanger bilden eine echte „Verkorkung“ des Mittelmeeres, damit die Möglichkeit einer Einschließung des Italienertums im Mittelmeer, die wie eine Fernblockade wirken könnte. Würde andererseits Tanger in spanische Hände fallen, so könnte Spanien ohne Einwirkung irgendeiner andern Macht das Mittelmeer schließen. Die Häufung dieser Machtpositionen und Interessen an der schmalen Straße zeigt, wie sehr die Straße von Gibraltar ein echter Brennpunkt weltpolitischer Auseinandersetzungen ist, stellt sie doch den einzigen Ausweg der Mittelmeervölker zum freien Meer dar, während umgekehrt die Festsetzung der Engländer in Gibraltar nach dem Worte des Italieners Pollini (Zeitschrift „Gerarchia“, November 1935) einen Versuch Englands bedeutet „auf Kosten Italiens, Frankreichs, Spaniens und Griechenlands in den Besitz des Mittelmeeres zu gelangen“.

Diejenige Lösung, die wohl für alle diese Wirtschaftsstraße benutzenden Völker die erwünschteste sein könnte, wäre die ethno-

graphische — nämlich der Rückfall Gibraltars an Spanien und Tangers entsprechend seiner Bevölkerung an ein wiederherzustellendes Marokko. Eine solche Lösung würde der kulturellen und ethnographischen Verschiedenheit Rechnung tragen und einer einseitigen Sperrung der wichtigen Einfahrt in das Mittelmeer entgegenwirken.

Die Meerengenfrage

Im Nordosten steht das Mittelmeer durch die Straße der Dardanellen mit dem kleinen Marmarameer in Verbindung. Die Fahrrinne der Dardanellen zwischen der Nordwestküste Kleinasiens und der europäischen Halbinsel Gallipoli ist etwa 50 Meter tief, die Dardanellen lassen sich auf beiden Seiten durch Geschützfeuer leicht sperren, so daß aus dem Mittelmeer ein Gegner kaum in das Marmarameer und damit vor Konstantinopel, das heutige Istanbul, vordringen kann. Das Marmarameer selbst (im Altertum Propontis) ist an sich klein, dabei in seinem östlichen Teil außerordentlich tief. Nach Norden ist es durch den Bosporus (griechisch „Furt der Rinder“) mit dem Schwarzen Meer verbunden. Im Unterschied zu den flachen Ufern der Dardanellen sind die Ufer des Bosporus steilwandig und hoch; am Goldenen Horn erhebt sich das alte Byzanz, unter Kaiser Konstantin I. in Konstantinopel umgetauft, seit der Eroberung durch die Türken 1453 Istanbul, auch Der-i-Seadet („Pforte der Glückseligkeit“) genannt. Nur durch den Bosporus ist es möglich, das Schwarze Meer, das östlichste Teilbecken des Mittelmeers (mit dem Asowschen Meer 453 000 Quadratkilometer) zu erreichen. Damit erfüllen die Dardanellen und der Bosporus eine ähnliche Aufgabe im Südosten Europas wie der Sund im Nordosten; nur ist ihre Geschichte noch außerordentlich viel belebter.

Die Meerengen sind einmal benutzt worden zum Eindringen aus dem Mittelmeer in das Schwarze Meer; auf diesem Weg sind die griechischen Kolonien des Altertums auf der Krim und längs der Küste des Schwarzen Meeres entstanden, später haben sich im Mittel-

alter die Venetianer und Genuesen dort festgesetzt. Bei der Eroberung von Byzanz 1204 durch ein nordfranzösisch-flämisches Kreuzheer haben die Venetianer sich Vorrechte und den einträglichen Handel durch die Meerengen im Schwarzen Meer gesichert; ihre Konkurrenten, die Genuesen, führten darauf vom Mittelmeer aus das byzantinische Kaiserhaus der Paläologen auf den Thron von Byzanz zurück und bekamen dafür besondere Vorrechte auf Chios, Samos und Lesbos vor dem Eingang der Dardanellen, sowie in Raffa (Theodosia) und Tana (Isow) am Schwarzen Meer. In der Seeschlacht von Chioggia entrissen die Venetianer ihnen 1379 diese Machtstellung — hier stritten also zwei Mächte gegeneinander, die beide vom Mittelmeer aus die Dardanellen sich öffnen wollten.

Von Norden ist der Versuch zur Öffnung der Meerengen im Altertum durch das Bosporanische Reich des Königs Mithridates von Pontus (gestorben 63 v. Chr.) gemacht worden; Goten sind dann vom Schwarzen Meer aus mehrfach durch die Meerengen in das Mittelmeer eingedrungen, friedlich haben schwedische Wikinger (Varäger) in Byzanz Dienst genommen und so die Meerengen durchfahren. Die Russen unter der Führung von Varägern haben zum erstenmal 865 einen Vorstoß durch das Schwarze Meer gemacht, sind durch den Bosporus in das Marmarameer mit einer Flotte eingedrungen, haben dann 941 unter dem Großfürsten Igor den Versuch gemacht, mit 1000 Schiffen und 40 000 Mann durch den Bosporus Konstantinopel anzugreifen. Der Zerfall des alten russischen Reiches von Kiew setzte solchen Plänen auf Jahrhunderte ein Ende, bis sie vom Moskauer Rußland Peters des Großen wieder aufgenommen werden konnten. Die Meerengen sind aber auch von Großmächten von Ost nach West und von West nach Ost überschritten worden. Von Osten ist der mißglückte Feldzug des Xerxes gegen Hellas durchgeführt, der sich des Überganges über die Dardanellen bediente (480 v. Chr.), von Westen erfolgte der bewußt als historischer Gegenstoß aufgefaßte Feldzug Alexanders des Großen (334). Das Byzantinische Reich hat beide Ufer der Meerengen in seiner Hand vereinigt. Von West nach Ost gingen der Erste, Zweite und Dritte

Kreuzzug (1096—1099, 1147—1149 und 1189—1192) über die Meerengen. Auf dem Wege des Xerxes wiederum überschritten die Türken die Dardanellen, kreiften Konstantinopel ein und bemächtigten sich schließlich auch des Bosphorus auf beiden Seiten, so die Landschaften um die Meerengen in einer Hand vereinigend. Sultan Orchan (gestorben 1359) hatte sich als erster auf längere Zeit an der europäischen Küste der Meerengen festsetzen können, Murad I. seine Residenz nach Adrianopel (1365) verlegt; erst Mohammed II. hatte 1453 Konstantinopel erobert, 1460 das Kaiserreich Trapezunt, die letzte griechische Position an der Nordküste Kleasiens, gewonnen, 1475 den Chan der Krimtataren zur Unterwerfung gebracht; vergebens versuchte der Dogen von Venedig 1460 die Fürsten von Georgien zu einem Bund gegen die Türken zu veranlassen, vergebens wurde ein großes Kreuzheer von Westeuropa aus in Bewegung gesetzt — alle Versuche Venedigs, den Weg zum Schwarzen Meer wieder aufzubrechen, scheiterten. Von Kleasien und von Thrazien her vorstoßend unterwarfen sich die Türken nacheinander Bulgarien, die Walachei, die Moldau, das Budschak auf der europäischen Seite, drängten Polen zurück und umfaßten auch von Osten der Nordküste des Schwarzen Meeres, so daß dieses ein geschlossenes türkisches Binnenmeer wurde und die Türken sogar 1569 den Versuch machen konnten, in Südrußland einen Kanal zwischen Wolga und Don in Angriff zu nehmen. Man kann nicht leugnen, daß diese Jahre türkischer Macht am Schwarzen Meer, abgesehen von einigen Einbrüchen der Kosaken, ausgesprochene Ruhezeiten waren. Den Handel der italienischen Städte hier haben die Türken rasch unterbunden. Selbst den Ausdruck „Schwarzes Meer“ soll ein Wesir mit dem klassischen Wort zurückgewiesen haben: „Kara denisi yok — das Schwarze Meer gibt es nicht, das ist unser Teich!“

Erst mit dem Auftauchen der russischen Macht entsteht die „Meerengenfrage“; 1637 überfielen Kosaken Asow, den wichtigen Kriegshafen am Asowschen Meer, aber 1642 erlangte Sultan Ibrahim I. ihn durch diplomatische Verhandlungen von Rußland zurück. Im russisch-türkischen Krieg von 1677 bis 1681 gelang es

den Russen nicht, zur Küste des Schwarzen Meeres durchzustößen, doch bekamen sie Handelsvorteile für ihre Schifffahrt, die die russischen Ströme hinab zum Schwarzen Meer ging. „Dieser im ganzen für die Türken nicht glückliche Krieg mit den Russen war das erste Wetterleuchten im Norden, das den furchtbaren Gewittern vorausging, die in den beiden folgenden Jahrhunderten aus Rußland über die Türkei hereinbrachen“ (Carl, Ritter von Sax, „Geschichte des Machtverfalls der Türkei“, Wien 1908, Seite 73); es ist übrigens bezeichnend, daß fast zur gleichen Zeit (1682) eine französische Flotte, wenn auch ergebnislos, vor den Dardanellen erschien. Im Russisch-Polnischen Kriege von 1685 konnten die Türken wiederum Asow, den nördlichen Schlüssel zum Schwarzen Meer, verteidigen, aber im Frieden von Carlowitz 1700 (definitiv abgeschlossen 1702) mußte an Polen Podolien und die Ukraine — und an Rußland Asow nebst der freien Schifffahrt im Schwarzen Meer abgetreten werden. Damit war die Meerengenfrage aufs neue aufgeworfen, denn es war nunmehr klar, daß wer in Asow stand, auch das Recht haben wollte, durch den Bosphorus und durch die Dardanellen ins Mittelmeer zu kommen. Für die Handelsschiffe der Russen hatte die Türkei 1702 dieses Zugeständnis bereits machen müssen; um das Auslaufen russischer Kriegsschiffe aus dem Asowschen Meer zu verhindern, befestigte die Türkei die Meerenge von Kertsch zwischen dem Schwarzen und dem Asowschen Meer, worauf ihr großer Gegenspieler Peter der Große Perekop am Eingang der Halbinsel Krim befestigen ließ. Dies war eine der Ursachen dafür, daß sich auf Betreiben des schwedischen Königs Karl XII. die Türkei in den Krieg gegen Rußland drängen ließ. Durch den Sieg über die Russen infolge der Einschließung des russischen Heeres am Pruth gelang es der Türkei, Asow (1712) wieder zu erlangen und auf diese Weise die Meerengenfrage noch einmal zu vertagen.

Im Kriege gegen Rußland und Österreich 1736 eroberten die russischen Heere Asow, unterwarfen die Tataren am Kuban, aber erreichten am Ende im Frieden von Belgrad 1739 nichts, mußten alle gemachten Eroberungen zurückgeben, die Befestigungen von

Asow wurden geschleift, das Gebiet von Asow selber sollte unbesiedelt bleiben, und die Russen verpflichteten sich, auf dem Schwarzen und Asowschen Meer keine Schiffe zu bauen, keine Flotte zu halten und dort nur auf türkischen Schiffen Handel zu treiben. Das Schwarze Meer war so noch einmal zum „Teich des Sultan“ geworden. Katharina II. hat diese Lage zu ändern verstanden. Im Kriege von 1768 bis 1771 eroberte sie die Krim und erreichte im Frieden von Kütschük-Kainardschi am 22. Juli 1774, daß die Türkei auf die Oberhoheit über die Tataren nordwestlich des Kaukasus im Kubangebiet, ferner über die Tataren der Krim und des Budschak verzichten mußte. Die Krimtataren sollten ihren Khan ohne fremde Einflußnahme wählen und im türkischen Sultan nur noch den Kalifen als geistliches Oberhaupt sehen (übrigens ein geschickter Schachzug der damaligen türkischen Diplomatie, um auf diese Weise einen Rest von Einfluß festzuhalten, denn eine solche Trennung der weltlichen und geistlichen Gewalten in der Person des Kalifen ist an sich nach islamischem Recht unmöglich), die Türkei mußte ferner Asow und die Seefestungen Kertsch und Jenikale („Neues Schloß“) an Rußland abtreten, ebenso Kiburn an der Mündung des Dnjestr, endlich die Kabardei im Norden des Kaukasus und versprechen, sich in den christlichen Landschaften Georgien und Mingrelien im Kaukasus nicht mehr einzumischen. Ausdrücklich mußte sie Rußland die freie Schifffahrt im Schwarzen und „Weißen“, d. h. Marmara-, Ägäischen und Mittelländischen Meer zusichern. Durch den Besitz dieser Seefestungen am Schwarzen Meer und das Recht der Durchfahrt durch den Bosphorus war Rußland nunmehr in der Lage, jederzeit die Hauptstadt der Türkei anzugreifen. Es war aber auch in der Lage, durch die Meerenge in das Mittelmeer vorzustößen. In vollem Umfange war die türkische Stellung im Norden des Schwarzen Meeres zusammengebrochen, für jede Macht, die im Mittelmeer beheimatet oder interessiert war, erschien damals Rußland als ein neuer Faktor am Mittelmeer. Diese Stellung war so unerträglich für die Türkei, die Beherrschung der mohammedanischen Tataren durch Rußland für ihr Empfinden so aufreizend, daß sie 1778 den Kampf wieder

aufnahm, aber schon 1779 unter Vermittlung Frankreichs und Preußens durch den Frieden von Alinaly-Kawat wieder beendete. In diesem Friedensvertrag wurde die „Unabhängigkeit“ der Tataren noch einmal betont, Ottschakow mit seiner Umgebung als türkisches Gebiet anerkannt, das jedoch wüst bleiben sollte. Schon 1782 wurde die Türkei mit identischen Noten Rußlands und Österreichs aufgefordert, dem Schiffsverkehrsverkehr zwischen dem Schwarzen und dem Mittelländischen Meer keine Hindernisse in den Weg zu legen und einen von den Russen gewünschten Khan der Krim anzuerkennen. Als die Türkei sich weigerte, rückten russische Truppen in die Krim ein; die türkische Bevölkerung von Taman wurde niedergemacht und das Tatarengebiet annektiert. 1787, als die russischen Ausdehnungswünsche auf dem Balkan immer mehr zunahmen und sich ein österreichisch-russisches Bündnis gegen die Türkei gebildet hatte, schlug die Türkei aufs neue los. Ihre Truppen wurden geschlagen, der Österreicher Laudon eroberte Belgrad, der russische Marschall Suwarow stürmte Akkerman, Bender und die Donaufestung Ismail. Mit Österreich kam es 1791 zum Sonderfrieden von Sistowa; als Rußland den Krieg allein fortsetzen wollte und versuchte, die Griechen dafür aufzubieten, wurden nicht nur Preußen, sondern auch England, das eine Gefährdung seiner Mittelmeerverbindungen fürchtete, Neapel und Spanien unruhig. So kam es zwischen der Türkei und Rußland zum Präliminarfrieden von Galatz und zum Frieden von Jassy (1792), durch den die Überlassung der Krim an Rußland bestätigt, Ottschakow an Rußland abgetreten und der Dnjestr als Reichsgrenze bestimmt wurde. Georgien trat unter russische Oberhoheit.

Weniger erfolgreich, aber doch schon spürbar klopfte es nun auch am südlichen Eingang der Meerengen an. 1807 versuchte Lord Dufworth, um Rußland gegen Napoleon Hilfe zu bringen, durch einen kühnen Vorstoß die Verbindung mit Rußland zu öffnen. Ohne Kriegserklärung durchfuhr die englische Flotte die Dardanellen und ging im Februar 1807 vor den Prinzeninseln im Angesicht von Konstantinopel vor Anker. Drohend richtete der Lord seine Geschütze auf die Hauptstadt und verlangte den Beitritt der Türkei

zum russisch-englischen Bündnis gegen Napoleon; obwohl ihn sein angstvoller Staatsrat bestürmte, ließ Sultan Selim III. sich nicht zwingen, die türkische Flotte lief gegen die Engländer aus, zahlreiche Truppen wurden zusammengezogen, die Ufer der Hauptstadt befestigt — und am Ende waren die Engländer froh, wieder aus dem aufgestörten Bienenkorb mit guter Art heraus zu sein. Ein Vorstoß der russischen Flotte aus dem Mittelmeer, die im Mai 1807 die Türken vor Tenedos schlug, gegen die Dardanellen, blieb gleich stecken. In der Besprechung zwischen Napoleon und Alexander I. von Rußland im Juli 1807, als Preußen am Boden lag, spielte die Meerengenfrage bereits eine hoch bedeutsame Rolle. Alexander I. verlangte die Moldau, die Walachei und die Osthälfte der Balkanhalbinsel einschließlich Konstantinopel. Napoleon I. erwiderte mit den klassischen Worten: „Constantinople jamais, Constantinople c'est l' Empire du monde!“ (Konstantinopel niemals, Konstantinopel das ist die Weltherrschaft!) Im Tilsiter Allianzvertrag 1807 war lediglich vorgesehen, daß Frankreich bei der Türkei eine Friedensvermittlung versuchen sollte und, falls diese nicht gelang, mit Rußland gemeinsame Sache machen werde; die beiden Mächte wollten sich dann darüber verständigen, alle Provinzen des osmanischen Reiches in Europa, mit Ausnahme von Konstantinopel und der Provinz Rumili (Thrazien) der türkischen Herrschaft zu entziehen. Für jetzt aber sollten die Feindseligkeiten eingestellt und die Moldau und Walachei von den Russen geräumt werden. Der endgültige Friede zwischen Rußland und der Türkei wurde erst 1812 zu Bukarest abgeschlossen; er brachte Rußland Bessarabien, änderte aber nichts an den Verhältnissen im Schwarzen Meer. Es war klar, daß Napoleon eine wirkliche Öffnung der Meerengen für Rußland und gar eine Eroberung Konstantinopels durch diese Macht auch gar nicht gewünscht hatte — ebenso klar, daß mit dem Sturze Napoleons Rußland zur Vormacht aufrückte und nunmehr sein altes Ziel weiter verfolgte.

Die Erhebung der Griechen, die 1821 begann, gab Rußland den Vorwand, aufs neue sich in die Angelegenheiten der Türkei einzumischen, wobei ihm die starke Sympathie Europas für den

Freiheitskampf der Griechen zunutze kam. Aus diesen Auseinandersetzungen erwuchs ein außerordentlicher Druck auf die Türkei, so daß diese im Vertrag von Akkerman (6. Oktober 1826) den russischen Schiffen den freien Verkehr durch die Meerengen zugestehen mußte.

Der Russisch-Türkische Krieg von 1828/29 brachte dann im Frieden von Adrianopel hinsichtlich der Meerengen lediglich, daß die Durchfahrt durch die Meerengen für alle Handelsschiffe frei sein sollte. Die eigentliche Katastrophe für die Türkei kam durch die Erhebung ihres genialen Vasallen Mehemed Ali von Ägypten (1831—1833). Rußland griff zugunsten des von den Ägyptern völlig geschlagenen Sultans ein und sandte eine Flotte in den Bosphorus, ein russisches Heer nach Hüskjar-Iskelessi an der kleinasiatischen Meerengenküste. Dort wurde am 8. Juli 1833 ein Bündnisvertrag zwischen der Türkei und Rußland geschlossen, durch den die Türkei sich faktisch unter russischen Schutz stellte und sich verpflichtete, entsprechend jedem russischen Wunsch die Meerengen zu schließen. „Es blieb ihr freigestellt, die russische Flotte durch den Bosphorus nach Konstantinopel und ins Marmarameer kommen zu lassen, während ihr verboten wurde, die Kriegsschiffe anderer Nationen durch den Hellespont (Dardanellen) einzulassen. Das Prinzip des *Mare clausum* zwischen dem Ägäischen und dem Schwarzen Meer hatte bisher Geltung nach beiden Richtungen und sowohl für die Russen wie für andere Seemächte. Jetzt wurde dieses Prinzip, wenn auch nicht umgestoßen, so doch zugunsten Rußlands alteriert, indem nur von der Sperrung der südlichen, nicht auch der nördlichen Meerenge gesprochen wurde . . .“ (v. Sarsa a. a. O. Seite 255). Rußland hatte damit die Möglichkeit, jederzeit mit seiner Flotte in das Mittelmeer einzufallen — aber niemand konnte durch die Meerengen aus dem Mittelmeer in das Schwarze Meer vorstoßen. England und Frankreich protestierten sofort gegen den Vertrag von Hüskjar-Iskelessi und ließen im August 1833 ihre Flotten vor den Dardanellen erscheinen. Mehr wagten sie allerdings nicht, denn die russische Macht überschattete viel zu stark das damalige Europa. 1839 bei einem zweiten Konflikt des Sultans

mit Mehemed Ali erschien aufs neue eine englisch-französische Flotte vor den Dardanellen und verlangte die Erlaubnis zur Einfahrt. Auf Drohungen Rußlands und Österreichs verweigerte dies die Pforte, und wieder zogen sich die Westmächte zurück. 1841 wäre der Vertrag von Hütkjar-Istelessi abgelaufen; es war eine Frage, ob die Türkei, deren Freundschaftsverhältnis zu Rußland wieder erkaltet war, ihn verlängert hätte, Rußland hatte auch nicht den Wunsch, daß etwa Mehemed Ali von Innen die Türkei eroberte und regenerierte. So gab Rußland das Bündnis mit der Türkei auf der Londoner Konferenz von 1840 auf, schloß mit England, Österreich und Preußen die Quadrupelallianz und verzichtete in der Meerengenfrage auf den Vertrag von Hütkjar-Istelessi: die Türkei sollte lediglich die Sperre der Dardanellen jetzt nach beiden Seiten durchführen. Durch den Meerengenvertrag vom 13. Juli 1841 erklärten Österreich, Frankreich, England und Rußland, „daß sie im Interesse des allgemeinen Friedens, um dem Sultan einen Beweis ihrer Achtung vor seinen Souveränitätsrechten zu geben und die Ruhe seines Reiches zu befestigen, beschlossen, sich an die alte Regel des osmanischen Reiches zu halten, nach welcher die Durchfahrt durch die Dardanellenstraße und den Bosphorus auf immer fremden Kriegsschiffen, solange die Türkei sich im Frieden befindet, verschlossen bleiben sollte.“ Dieser Vertrag dauerte nur bis zum Krimkrieg. In diesem gelang es England im Bunde mit Frankreich, der Türkei und Sardinien, die russische Vormacht in Europa niederzuwerfen; er war einer jener Koalitionskriege, wie sie England immer geführt hat, wenn eine Großmacht in Europa so mächtig geworden war, daß sie durch ihr Schiedsrichterwort Streitigkeiten vermeiden und dem Festland jenen Frieden geben konnte, durch den es für England zu mächtig wurde. Im Frieden zu Paris 1856 mußte das besiegte Rußland in der Meerengenfrage zugestehen, daß das Schwarze Meer neutralisiert und allen Handelsschiffen geöffnet wurde. Kriegsschiffe durften auf ihm nicht gehalten werden mit Ausnahme von je zwei den vertragsschließenden Mächten zugestandenen, ferner zur Vornahme von Flußarbeiten in der Donaumündung und je 10 Kriegsschiffen, die Rußland und

die Türkei dort halten durften. Beide Staaten sollten kein militärisches und marinetechnisches Arsenal am Schwarzen Meer unterhalten. Dieser Friede von Paris bedeutete den Tod der russischen Flottenmacht auf dem Schwarzen Meer. Gerade diese Bedingung wurde von Rußland nicht nur als eine Demütigung, sondern auch als eine Gefährdung aufgefaßt, denn die Neutralisierung des Schwarzen Meeres war nur ein mehr als schwacher Schutz gegen mögliche Vorstöße irgendeiner feindlichen Flotte, sobald die Türkei mit dieser im Bunde war, gegen die reiche russische Südküste. Schon 1870 trat darum Graf Gortschakow an die Türkei mit der Aufforderung heran, die im Anhang zum Pariser Frieden geschaffene Konvention über die Zulassung von beiderseits über 10 Kriegsschiffen zu kündigen. Die Türkei lehnte ab. Da Frankreich und Deutschland durch den Kampf gegeneinander beschäftigt waren, wandte sich Graf Gortschakow im Namen Rußlands mit einer Zirkulardepesche an alle Großmächte und erklärte, daß Rußland sich an die Einschränkungen seiner Souveränitätsrechte auf dem Schwarzen Meer, wie sie durch den Pariser Frieden von 1856 geschaffen waren, nicht mehr gebunden halte. Österreich-Ungarn und England wiesen zwar die russische Anregung zurück, aber auf Einladung Preußens wurde eine Konferenz nach London berufen, die am 13. März 1871 ihre Zustimmung zu dem russischen Antrag gab, wobei es dem Sultan weiter freistehen sollte, die Dardanellen den Flotten verbündeter oder befreundeter Mächte zu öffnen, falls die Durchführung der Bestimmungen des Pariser Vertrages es erforderten.

Der Türkisch-Russische Krieg von 1877 bis 1878 brachte das russische Heer trotz tapfersten Widerstandes der Türken vor die Mauern von Konstantinopel; eine britische Flotte erschien daraufhin in den Dardanellen, um zu verhindern, daß die Russen sich der Stadt bemächtigten. Rußland zwang der Türkei den Präliminarfrieden von San Stefano auf, der in Wirklichkeit zu einer völligen Zerstückelung der europäischen Türkei und zur Schaffung einer russischen Vormacht auf dem Balkan geführt hätte. England protestierte und rüstete zum Kriege, Österreich-Ungarn bewilligte

mindestens Kriegskredite. So unternahm es Bismarck auf dem Berliner Kongreß von 1879 einen Ausgleich zu schaffen, der hier im einzelnen nicht darzustellen ist, zwar auch eine Schwächung des türkischen Reichs brachte, aber doch bewirkte, daß eine russische Oberherrschaft auf dem Balkan und damit eine indirekte Beherrschung der Meerengen nicht eintrat, für diese vielmehr die Verträge von 1856 und 1871 aufrechterhalten wurden.

1891 erneuerte sich der Meerengenkonflikt, als die türkischen Batterien im Bosphorus zwei russische Handelschiffe mit Soldaten anhielten. Für Rußland war es wichtig, Truppen auf dem Seeweg durch das Schwarze Meer nach Ostsibirien transportieren zu können, weil dieser Weg erheblich kürzer als durch die Ostsee oder zu Lande war — andererseits befürchtete die Türkei, daß auf diese Weise die militärische Sperrung der Meerengen illusorisch gemacht werden würde. Die Streitfrage wurde durch ein Kompromiß beigelegt.

Im Weltkrieg ergab sich auf einmal die für die Türkei bis dahin nicht dagewesene Lage, daß Rußland und die Mittelmeermächte zusammenarbeiteten, ja, dringend von beiden Seiten aus versuchten, die Meerengensperre aufzubrechen. Während die russische Schwarze-Meer-Flotte wesentliche Erfolge nicht erringen konnte, griff eine kombinierte englisch-französische Flotte die Dardanellen an, landete ein Heer, wurde jedoch durch den vereinten Widerstand der Türken und Deutschen abgeschlagen. Die Meerengensfront hielt bis zum Ende des Krieges; erst der Zusammenbruch der türkischen Heere in Syrien und der verbündeten Bulgaren zwang dann die Türkei zum Waffenstillstand von Mudros (30. Oktober 1918); zum erstenmal fiel die Hauptstadt in feindliche Hände, Konstantinopel wurde von Ententetruppen besetzt. Im Freiheitskampf der modernen Türkei, die nacheinander Franzosen, Griechen und Engländer von sich abschüttelte, gelangte die türkische Nation mit der Beherrschung des geschlossenen türkischen Siedlungsraumes in Kleinasien, der Hauptstadt und Türkisch-Irakiens auch wieder in den Besitz der Meerengen. Sie mußte sich allerdings mit einer Entmilitarisierung der Meerengen einver-

standen erklären. Das lag weniger im Interesse Rußlands — der Sowjetunion wäre vielmehr eine Sperrung der Meerengen gegen jeden Einbruch aus dem Mittelmeer lieb gewesen! —, als im Interesse der Westmächte, die sich hier die Möglichkeit zu einem neuen Interventionsvorstoß gegen Rußland und zu einer Beherrschung der rumänischen Küste offenhalten wollten. Schon 1935 meldete der türkische Außenminister auf einer außerordentlichen Tagung des Völkerbundsrates die Forderung der Türkei auf Abschaffung der Entmilitarisierung der beiden Ufer des Bosphorus und der Halbinsel Gallipoli, sowie der kleinasiatischen Dardanellenküste an. Damals protestierten Frankreich, Italien und England. Erst im Juni 1936 trat zu Montreux eine Meerengenkonferenz zusammen, der als Verhandlungsgrundlage ein türkischer Vorschlag vorgelegt wurde, der die freie Durchfahrt der Handelsschiffe in Friedenszeiten vorsah, die Entfestigung und Entmilitarisierung aufhob und das Durchfahrtsrecht nur für Kriegsschiffe unter 14 000 Tonnen, sowie eine Höchstgrenze für jede Flotte im Gebiet des Schwarzen Meeres von 28 000 Tonnen enthielt. Sofort tauchten nun alle alten Forderungen wieder auf. Der Sowjetvertreter verlangte das Recht auf unbeschränkte Durchfahrt für seine Kriegsschiffe, der englische Vertreter eine Herauffekung der 14 000-Tonnen-Grenze für durchpassierende Kriegsschiffe. Infolge der Gegensätze auf dieser Konferenz, die vor allem zwischen Rußland und England sehr scharf waren, drohte diese beinahe aufzufliegen. Erst am 20. Juli 1936 kam es zu einer Einigung in dem Meerengenabkommen. Am Tage darauf erfolgte bereits die planmäßige Besetzung der bisher entmilitarisierten Zone durch die türkische Armee.

Im Artikel 1 dieses Abkommens von Montreux ist die Freiheit der Seeschifffahrt und Durchfuhr in den Meerengen vorgesehen; die Handelsschifffahrt bleibt frei, auch wenn es sich im Kriege um Munitionstransporte handelt. Führt die Türkei Krieg, so kann sie die Meerengen nach Belieben für Kriegsschiffe sperren; ist sie neutral, so sind die Meerengen für die kriegführenden Staaten gesperrt, stehen aber neutralen Schiffen offen; für kriegführende Staaten

sind sie auch dann geöffnet, wenn es sich um die Durchführung von Verpflichtungen aus dem Völkerbündspakt in Form von Sanktionsmaßnahmen handelt oder wenn es sich um einen regionalen Hilfeleistungspakt handelt, an dem die Türkei beteiligt ist. In diesem Falle gelten auch keine Begrenzungen der Tonnage. Die Durchfahrt von U-Booten ist in jedem Falle verboten. Sehr bedeutsam ist der scharfe Unterschied zwischen Uferstaaten und Nichtuferstaaten des Schwarzen Meeres. Die Nichtuferstaaten dürfen nicht mehr als 15 000 Tonnen und zusammen nicht mehr als neun Schiffe durch die Meerenge laufen lassen; die Höchsttonnage für sie alle zusammen beträgt 30 000 Tonnen, von denen ein einzelner Staat höchstens zwei Drittel in Anspruch nehmen darf; diese Schiffe dürfen sich nicht länger als 21 Tage im Schwarzen Meer aufhalten — Tankschiffe und sonstige Transportschiffe für Brenn- und Treibstoffe werden dabei nicht mitgerechnet. Die Uferstaaten des Schwarzen Meeres dürfen beliebig viel Kriegsschiffe ein- und auslaufen lassen, Kriegsschiffe über 15 000 Tonnen können allerdings nur in Begleitung von zwei Torpedobooten durchfahren.

Sicherlich liegt hier ein Vorteil auf der russischen Seite — die russischen Kriegsschiffe können in Friedenszeiten frei aus dem Schwarzen Meer ein- und ausfahren, also zwischen Sebastopol (Schwarzes Meer), Wladiwostok (Ostasien) und Kronstadt (Ostsee) frei hin- und hergeschoben werden. Andererseits ist für Rußland die Gefahr bestehen geblieben, daß, sobald die Türkei sich an einer Völkerbundsaktion gegen Rußland beteiligt, eine fremde Flotte in das Schwarze Meer eindringen kann. Am wenigsten berücksichtigt ist die Lage der beiden kleineren Uferstaaten, Rumäniens und Bulgariens. Auch das Deutsche Reich kann als größter Anliegerstaat der Donau den Problemen der Schifffahrt auf dem Schwarzen Meer nicht gleichgültig gegenüberstehen. Das Schwarze Meer und die Donau stellen eine wichtige Verbindung zwischen dem Deutschen Reich und dem russischen Ölgebiet im Kaukasus, dem russischen Agrargebiet in Südrußland dar. Eine Störung durch raumfremde Mächte würde auch hier Deutschland

auf den Plan rufen müssen. Eine für alle Beteiligten befriedigende Lösung der Meerengenfrage ist kaum denkbar — jederzeit kann sich an ihr ein Konflikt entzünden oder ein vorhandener Konflikt ganz neue Aspekte annehmen.

Der Suezkanal und seine Probleme

Der Gedanke, die schmale Landenge zwischen Afrika und Asien zu durchstoßen, das Mittelländische mit dem Roten Meer zu verbinden, ist sehr alt; schon die Pharaonen Sethos I. und Ramses II. (um 1300 v. Chr.) haben einen Kanal vom Nil bis zur Ostgrenze ihres Reiches und wahrscheinlich bis zum Roten Meer zu bauen versucht; Necho II. (609—559) hat von Bubastis am Nil zum Roten Meer einen Kanal gebaut, den der persische Eroberer Darius I. erweiterte, unter den Ptolomäern ist er durch Schleusen noch einmal ausgebaut worden und hat immerhin nach der Schlacht von Aktium (31 v. Chr.) noch die Möglichkeit gegeben, daß einige der geflüchteten Schiffe der Kleopatra aus dem Mittelmeer über den Nil in das Rote Meer gelangten. Die römischen Kaiser, aber auch der große Kalif Omar ibn al Chattâb haben dann den Kanal wieder ausbauen lassen. Bis 767 hat er funktioniert, dann erschien er unwiederherstellbar verfallen und wurde zugeschüttet. Seitdem ist der Gedanke eines Kanals vom Nil zum Roten Meer nicht mehr aufgetaucht. Ein Mamelukenwesir Ali Bei hat dann im 18. Jahrhundert einmal zu einem Versuch angesetzt, direkt vom Mittelmeer zum Roten Meer einen Kanal zu graben. Erst General Napoleon Bonaparte aber hat während seines Aufenthaltes in Ägypten den Gedanken durch wissenschaftliche Untersuchungen vorbereiten lassen; eine von ihm eingesetzte Kommission hielt die Möglichkeit der Kanalverbindung für gegeben.

Auf Veranlassung Metternichs hat 1847 eine internationale Kommission (der Engländer Stephenson, der Franzose Talabot und der Österreicher Negrelli) eine neue Untersuchung vorgenommen, wobei übrigens bezeichnenderweise der Engländer sich auf die

Einfindung einiger Seekarten beschränkte. Der Vizekönig Said Pascha von Ägypten erteilte nun dem französischen Konsul Ferdinand Conte de Lesseps, der ihm schon lange befreundet war und den Gedanken dieses Kanals propagierte, das Recht, eine Gesellschaft mit Konzession für 99 Jahre zu gründen. Eine neue internationale Kommission, deren eigentlicher Kopf der Österreicher Negrelli war, prüfte die Möglichkeiten des Kanalbaus und nahm das Projekt Negrellis an, den Kanal unter Durchschneidung mehrerer Seen in ziemlich gerader Richtung vom Mittelmeer zum Roten Meer zu führen. Die türkische Regierung als Oberherrin Ägyptens verweigerte anfänglich die Genehmigung, da vor allem England dem Bau des Kanals entgegenarbeitete. Dennoch wurde er begonnen. Die Hauptlasten trug die ägyptische Regierung; sie stellte an Stelle der vertragsmäßig zugesagten 20 000 Arbeiter zeitweilig bis zu 40 000 und übernahm, da diese sonst wahrscheinlich gar nicht abzusetzen gewesen wären, 176 602 von den 400 000 Anteilscheinen à 500 Franken. Die Engländer aber arbeiteten dem Bau des Kanals eifrig entgegen. Als der Khedive Said Pascha 1863 starb, kam sein Nachfolger Ismail durch Verschwendungssucht bald in Geldverlegenheiten. Das benutzten die Engländer, um das Kanalprojekt doch zu Fall zu bringen. Da infolge des amerikanischen Bürgerkrieges die Baumwollpreise außerordentlich gestiegen waren, machten sie Ismael klar, er könne viel Geld gewinnen, wenn er auf den Ländereien, die sein Vorgänger der Kanalbaugesellschaft zur Verfügung gestellt hatte, Baumwolle pflanzen würde. Darauf forderte er das Land und die zur Arbeit am Kanal gestellten Fellachen zurück. Selbstverständlich wehrte sich die Kanalgesellschaft dagegen. Durch die Vermittlung Napoleons III. wurde der Streitfall einem Schiedsgericht unterbreitet, und die Gesellschaft verzichtete auf 60 000 Hektar Land und vier Fünftel der Arbeiter gegen eine Entschädigung von 30 beziehungsweise 38 Millionen Franken. Lesseps ersetzte die ihm entzogenen Arbeitskräfte durch Maschinen und konnte so den 150 Kilometer langen, 8 Meter tiefen und 88—100 Meter breiten Kanal im Herbst 1869 fertigstellen. Dieser beginnt bei Port Said am Mittelmeer, läuft in

gerader Linie durch den Mensaleh- und Bellachsee, dann durch den Simsafsee, das Serapeum und die beiden Bitterseen; bei Suez und Port Ibrahim erreicht er das Rote Meer. Am 17. November 1869 wurde der Kanal feierlich in Anwesenheit des Kaisers von Österreich, der Kaiserin Eugenie von Frankreich und des preußischen Thronfolgers Wilhelm eröffnet — Afrika war „eine Insel geworden“, die Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer hergestellt.

Die Kanalbaugesellschaft, anfänglich mit gewissen Schwierigkeiten ringend, wurde bald sehr wohlhabend. Schon 1870 im ersten Jahr nach der Eröffnung, durchliefen 435 Schiffe mit 500 000 Tonnen den Kanal. Dennoch bewahrheitete sich eine alte Weissagung, ein Orakel, das einst König Necho von Ägypten erhalten hatte und das ihm riet, keinen Kanal zu bauen, denn nicht die Ägypter, sondern die Ausländer würden den Vorteil davon haben.

Das trat ein, als dem Khediven Ismail die Schuldenlast über den Kopf wuchs und er sich entschloß, auf Drängen des britischen Premierministers Disraeli unter Vermittlung Rothschilds seine gesamten Suezkanalaktien für 4 Millionen Pfund zu verkaufen. Es war ein Wuchergeschäft — unter dem Druck der Not mußte der Khedive Werte aus der Hand geben, die 4 Millionen Pfund um das Mehrfache überstiegen, mußte zugleich den Kanal, dessen Besitz dem gesamten Arabertum beinahe so etwas wie eine Wiederherstellung seiner im Mittelalter so ertragreichen Vermittlerstellung zwischen Europa und Indien hätte geben können, dem britischen Flottenimperialismus preisgeben.

1884 wurde beschlossen, das Profil des Suezkanals noch einmal zu erweitern — dennoch ist für sehr große Schiffe die Fahrt durch den Kanal schwierig geblieben.

Die Kanalzone, deren Grenzen 200 Meter zu beiden Seiten des Kanals verlaufen, besitzt eine internationale Sonderstellung, sie ist beinahe ein Staat, denn sie hat eine eigene Gerichtsbarkeit, dem Generaldirektor der Suezgesellschaft werden die Ehrenbezeugungen eines Gesandten erwiesen, die Gesellschaft führt eine eigene Flagge, blau mit den Buchstaben CS, ist im Kriegsfall neutral — und

schwimmt in Geld. Jedes Schiff, das in den Kanal einfährt, muß pro Tonne 2,25 Goldfranken an die Suezkanalgesellschaft zahlen, so daß diese zeitweilig 445 Prozent Dividende ausschütten konnte, zumal für jeden Passagier 10 Goldfranken gezahlt werden müssen. Im Besitze Englands befinden sich von den insgesamt 800 000 Aktien jetzt 353 204; das französische Kapital hat noch jetzt den ausschlaggebenden Einfluß in der Verwaltung des Suezkanals, von den 32 Mitgliedern des Verwaltungsrates sind allein 19 Franzosen.

Nach Artikel 24 der Satzungen der Suezkanalgesellschaft sollen die Mitglieder des Verwaltungsrates aus den „am Unternehmen am meisten interessierten Nationen“ gewählt werden; das ist stets dahingehend ausgelegt worden, daß sich dieses Interesse lediglich auf das in der Gesellschaft investierte Kapital bezieht — während das wirkliche politische und wirtschaftliche Interesse der Nationen, die den Kanal benutzen und durch Bezahlung der Durchgangsgebühren allein der Gesellschaft die Einkünfte verschaffen, nicht berücksichtigt wird. Die Suezkanalgesellschaft hat in Wirklichkeit ein plutokratisches Monopol, bestimmt die Tarife, die in Devisen bezahlt werden müssen, und kann in einem wirklichen Ernstfall nicht als neutral angesehen werden, da sie derartig britisch und französisch geführt wird, daß sie diesen beiden Mächten stets in die Hand arbeitet.

Zwei Erscheinungen haben das Problem des Suezkanals dringend gemacht: die Entstehung des italienischen Kolonialimperiums in Ostafrika und das Erwachen des arabischen Nationalismus.

Schon die Eroberung Abessinien durch Italien war finanziell und politisch durch den Suezkanal außerordentlich erschwert. Eine Sperrung des Suezkanales durch England und Frankreich, die möglich gewesen wäre, hätte Italiens Heere in Ostafrika vom Mutterlande abgeschnitten. Die hohen Kanalgebühren haben Italien außerordentlich belastet. Mit Recht hat die italienische Öffentlichkeit (Ganda im „Giornale d'Italia“, 12. Dezember 1938) darauf hingewiesen, daß das „Tor von Suez“ den Schlüssel zu den Verbindungen zwischen drei Erdteilen bilde und daher von

internationaler Bedeutung sei. Nach der Eroberung des Imperiums seien Italiens Interessen am Suezkanal gewaltig gestiegen, es werde aber durch die hohen Gebühren der Kanalgesellschaft wie durch die faktische Beherrschung des Kanals durch England in politischer, durch Frankreich in wirtschaftlicher Beziehung geschröpft. Unter Berücksichtigung der legitimen Interessen Ägyptens, auf dessen Gebiet sich der Kanal befindet, müsse man den Suezkanal als eine gemeinsame Einrichtung betrachten, an der alle Staaten im Verhältnis ihrer Benutzung des Kanals interessiert seien und deren Verwaltung nicht mehr durch eine private kapitalistische Gruppe, sondern durch Vertreter aller Nationen, die dort Schifffahrt trieben, im Verhältnis ihres Verkehrs durch den Kanal erfolgen müsse.

Das Arabertum, als einziges Kulturvolk des mittelalterlichen Lebenskreises, das es noch nicht zu einer staatlichen Einheit gebracht hat, hat einen immer stärkeren Nationalismus entwickelt, der — genau so wie alle Landschaften Italiens und alle Stämme Großdeutschlands vereinigt wurden — auch ein großarabisches Staatswesen erstrebt. Er weist mit Recht darauf hin, daß der Suezkanal durch arabisches Land geht und daß sein Bau mit ägyptischen Arbeitskräften und ägyptischem Gelde, mindestens überwiegend, erfolgt ist. Da an sich die arabischen Lande nicht reich sind, so könnte für Ägypten wie einmal für ein großarabisches Staatswesen ein blühender Durchgangsverkehr durch den Suezkanal eine angenehme Quelle nationalen Wohlstandes sein — und mit Bedauern sieht das ägyptische Volk und das Arabertum insgesamt, wie Jahr für Jahr die reichen Einnahmen aus diesem Kanal nach London und Paris strömen.

Im Hintergrunde taucht ein drittes Problem auf — schon heute ist der Suezkanal für bestimmte Schiffsklassen zu schmal; es könnte sein, daß die Notwendigkeit einer gründlichen Erweiterung und Modernisierung sich in absehbaren Jahren ergibt. Es ist dann mehr als fraglich, ob die Kanalgesellschaft in der Lage und willig sein wird, eine solche große Erweiterung finanziell auf sich zu nehmen. Der Kanalgesellschaft (*Compagnie universelle du canal*

maritime de Suez) steht das Eigentum am Kanal noch bis zum Jahre 1968 zu — das ist nicht mehr sehr lange Zeit. Wird Ägypten bis dahin stark genug sein, den Kanal wieder zurückzunehmen?

Für Großbritannien verkürzt der Kanal den Weg von London nach Bombay um 4881 Seemeilen; er ist die „Lufttröhre des Empire“ (weshalb ein britischer Admiral die verstärkte Tätigkeit der Italiener hier als „Lufttröhrenkrebs des Empire“ bezeichnet hat). Für Italien ist er die einzig denkbare Verbindung mit seinem ostafrikanischen Reich, aber auch für Frankreich stellt er die naheste Verbindung zu seinem Besitz in Indochina und in der Südsee dar. So treffen sich in dem engen Kanalbett die wichtigsten Machtlinien der Großstaaten der Welt.

Der Versuch der Obersten Deutschen Heeresleitung im Weltkrieg in Zusammenarbeit mit den Türken den Suezkanal zu erobern, hätte, falls er geglückt wäre, das Britische Reich beinahe in zwei Teile zerrissen, englische Transporte aus Indien, Neuseeland und Australien auf den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung gezwungen und so das Empire auch in Europa außerordentlich geschwächt. Der Vorstoß mißglückte, weil er mit unzureichenden Kräften unternommen war und man es nicht verstanden hatte, gleichzeitig eine Erhebung in Ägypten und im Sudan auszulösen.

Die Malakkastraße

Als „Straits“ bezeichnen die englischen Geographen die Passage zwischen Sumatra und der Malaiischen Halbinsel, die etwa 700 Kilometer lang zwischen britischem und niederländischem Gebiet vom Indischen Ozean in das südchinesische Meer führt.

Es ist in der Tat eine der wichtigsten Straßen der Welt. Durch sie führt der Weg aus der Welt des Islam und des Hinduismus in die Welt der ostasiatischen Kultur, aus dem Indiameerreich der Briten in den nach Süden lautlos sich ausdehnenden Machtbereich Japans.

Es ist nicht die einzige Straße, die aus dem Indiameer in

das südchinesische Meer führt. Man könnte auch durch die „Sundastraße“ zwischen Sumatra und Java, man könnte durch die Zwischenräume zwischen Java und Bali, Bali und Lombok, Lombok und Soembawa, zwischen Soembawa und Flores, durch die Inseln der Simorsees und schließlich längs der Küste von Holländisch-Neuguinea durch die Alfurenstraße fahren — aber die Straße zwischen Sumatra und der Malaiischen Halbinsel ist die kürzeste.

Ist der Suezkanal das Tor aus dem Mittelmeer in den Osten und zugleich das westliche Tor des Indiameres, so ist Singapore das Osttor des Indiameres — und das Westtor Ostasiens. Alle europäischen Vorstöße in die ostasiatische See seit dem 16. Jahrhundert, die den Lebensraum Ostasiens so stark beunruhigten und umwandeln, sind durch diese Straße gekommen — selten nur sind dagegen in früheren Zeiten einmal Schiffer aus dem Lebensraum Ostasiens durch diese Meerespforte nach Westen gesteuert.

Südwestlich der Malakkastraße dehnt sich Sumatra aus, mit 434 096 Quadratkilometer die zweitgrößte Insel der Erde, mit 4 Millionen Einwohnern, 1512 von den Portugiesen entdeckt, erst seit der Mitte des 17. Jahrhunderts von den Holländern kolonisiert. Als während der Französischen Revolution Holland von den Franzosen besetzt war, hat die englische Flotte ohne Bedenken, obwohl die Niederlande mit England weiter als verbündet galten und die holländische Regierung sich in England aufhielt, sich hier festgesetzt, dann allerdings 1815 den Niederlanden die Insel wieder zurückgegeben. Zu Sumatra gehört der Riouwarchipel, der dicht an die Spitze der Malaiischen Halbinsel herandrängt; ferner die nach Nordosten vorgeschobenen Anambas- und Natoenainseln, die wie Vorposten vor dieser wichtigen Straße im Osten liegen.

Die Malaiische Halbinsel selbst zerfällt in einen nördlichen Teil, der zu Siam (Thailand) gehört, und einen südlichen Teil, der aus mehreren Sultanaten besteht, die teils zu einem Bundesstaat „Federated Malaya States“ zusammengeschlossen, teils direkt unter englischen Schutz gestellt sind und Protektorate bilden. Die erstere Gruppe umfaßt 71 174 Quadratkilometer mit 1,32 Millionen Ein-

wohnern, die Protektorate umfassen 61 834 Quadratkilometer mit 1,03 Millionen Einwohnern. Ohne im einzelnen auf die staatsrechtlich sehr bunte Organisation dieser Malaienhalbinsel einzugehen, darf man betonen, daß sie politisch völlig unter britischem Einfluß steht.

Direkt britisch dagegen sind die eigentlichen „Straits Settlements“ längs der Malakkastraße, mit genialem Blick für geopolitische Gegebenheiten so ausgewählt, daß von ihnen aus die Straße in ihrer Gesamtheit überwacht werden kann. Es ist dies einmal das Territorium Wellesley mit der vorgelagerten Insel Pulo-Pinang, dann das kleine Territorium Dinding, endlich das Territorium Malakka und schließlich als wichtigste Position die „Löwenstadt“ Singapore.

1819 hat der Engländer Sir Stamford Raffles in sumpfiger Gegend an der Südküste auf einer kleinen vorgelagerten Insel Singapore gegründet, 1823 wurde es englischer Besitz und, da die Engländer es zum Freihafen machten, entwickelte es sich günstig, so daß diese Erwerbung, anfänglich sogar in England nicht verstanden und abgelehnt, immer mehr Bedeutung gewann. Als Handelsstadt ist sie infolge ihres sehr geschützten und tiefen Hafens von höchster Bedeutung für den Durchgangs- und Umschlagshandel, wie für den bedeutsamen Handel des Hinterlandes. Der nationalen Zusammensetzung nach ist dieses großstädtische Gebilde ein Sprachenbabel; 1936 waren nur 40,9 Prozent der Einwohner in der Stadt geboren; sind schon die Federated Malaya States (die vier Sultanate Perak, Selangor, Negri-Sembilan und Pahang) sowie die Protektorate (die fünf Sultanate Johore, Kedah, Kelantan, Trengganu und Perlis) national bunt zusammengesetzt, so finden wir in Singapore Chinesen der verschiedensten Gruppen, Javaner, Banjaresen (aus Banjermassin in Sumatra), Bonjaresen (von der Insel Bawean), Araber, Japaner, Parsi, Hindu und Tamilen aus Britisch-Indien, dazu Juden. Das Engländerium ist im Handel durch die Chinesen weitgehend zurückgedrängt; die Verwaltung und die militärische Macht liegen aber in seiner Hand.

Unbefestigt war Singapore nie, aber erst nach dem Weltkrieg beschloß England 1923 auf Vorschlag des Ersten Lords der Admiralität Amery den Hafen Singapore mit einem auf 10 Jahre berechneten Bauplan und 10,5 Millionen Pfund Kosten auszubauen, neue Befestigungen und ausreichende Docks für Großkampfschiffe anzulegen und die Ölbunkerstation zu erweitern. Er betonte, es müsse möglich sein, zur Sicherung von Australien und Neuseeland Dreadnoughts nach dem Fernen Osten zu schicken und dort zu stationieren; wegen ihres Tiefganges könnten diese den Suezkanal vielfach nicht passieren und müßten um das Kap der Guten Hoffnung fahren, kämen also mit leeren Ölbehältern an. So müsse die Möglichkeit für sie geschaffen werden, auf dem Wege nach Ostasien Öl und Kohlen aufzunehmen; in Wirklichkeit spielte dabei auch der Gedanke, die strategische Lage von Singapore auszunutzen, eine Rolle. „Singapore ist die entscheidende Vermittlungsstation zwischen dem Indischen und Pazifischen Meere. Seine Befestigung zum Kriegshafen mit vergrößerten Ölreservoirs und Docks bedeutet eine letzte Verknötung der inneren Verkehrslinien, die das Raumgefüge des britischen Reiches seestrategisch durchseelen . . .“ „Es kam darauf an, Japans schleichendes Gleiten auf der westlichen Inselgruppe, das lautlos hinüberdrängt in die Indische See, machtpolitisch abzufangen und die holländisch-indischen Inseln, mit ihnen aber das Kaiserreich Indien, zu decken.“ (Karl Hoffman, „Ölpolitik und angelsächsischer Imperialismus“.)

Die 80 Kilometer lange und 25 Kilometer breite Insel Singapore beherrscht so die Verbindung vom Indischen zum Stillen Ozean; sie verfügt über ein gewaltiges Trockendock und Schwimmdock, ist mit zahlreichen Befestigungsanlagen gesichert, deren Stärke durch ein Flottenmanöver 1937 erprobt wurde; Singapore besitzt einen modernen Flughafen für Wasser- und Landstreitkräfte — es ist vielleicht die größte Seefestung der Gegenwart.

Seiner Entstehung und Anlage nach ist Singapore also ein Kampf- und Waffenplatz gegen Japan.

Es ist der Rückhalt all der von England in China erworbenen

Besitzungen, die Japan entfernen muß, wenn es den chinesischen Nationalismus sich versöhnen will.

Ein merkwürdiger Gedanke, der immer wieder durch die Presse geht, obwohl er immer wieder dementiert wird, und in Wirklichkeit sich gar nicht verwirklichen läßt, muß hierbei mindestens erwähnt werden, nämlich das Projekt des Isthmus von Kra. Im nördlichen, zum Reiche Thai (Siam) gehörigen Teil der Malakka-halbinsel sind bei Kra der Golf von Thai und der Indische Ozean nur durch einen sehr schmalen Landrücken getrennt. Man hat mehrfach gefragt, ob es nicht möglich wäre, hier bei Kra die Malakka-halbinsel zu durchstechen und auf diese Weise Singapore zu umgehen und zu entwerten. Einmal aber werden von den Sachverständigen erhebliche Schwierigkeiten dagegen angeführt — und dann würde es nicht viel nützen, denn der aller südlichste Zipfel des britischen Burma legt sich wie ein Riegel vor den Isthmus von Kra, und noch weiter nach Süden hinab greifen die im britischen Besitz befindlichen Inseln des Merguiarchipel, die ohne Schwierigkeiten befestigt werden könnten, so daß, selbst wenn der Isthmus von Kra durchstoßen würde, seine westliche Einfahrt und Ausfahrt dennoch unter britischer Kontrolle läge.

Der Panamakanal

1718 wurde das große südamerikanische Vizekönigreich Spaniens in verschiedene Teile aufgeteilt, die Landschaft Panama den Vizekönigen von Neugranada unterstellt, also als ein Teil Südamerikas angesehen. Als die spanische Herrschaft in Südamerika zusammenbrach, wurde die Landschaft Panama auch nicht an Mittelamerika angeschlossen, sondern blieb als Bundesstaat bei der Bundesrepublik Kolumbien; 1841 haben die Bundesstaaten Panama und Veragua sich von Kolumbien allerdings einmal losgetrennt, dann jedoch 1857 mit ihm wieder vereinigt.

Die Bedeutung der Landenge von Panama liegt darin, daß sie die schmalste Stelle Mittelamerikas ist, dazu ziemlich niedrig und

nicht einmal von einer geschlossenen Gebirgskette durchzogen, sondern zum großen Teil aus Sümpfen mit nur einzelnen größern Bergen bestehend.

Der Gedanke, hier eine Verbindung zwischen dem Westindischen Meer und dem Stillen Ozean zu schaffen, ist alt; Kolumbus bereits hat 1502 hier eine Kolonie Nombre de Dios gegründet, Balboa zum erstenmal den Isthmus überschritten und mit der spanischen Fahne und dem offenen Schwert in der Hand zum Zeichen der Besitzergreifung als erster Europäer einige Schritte in den Stillen Ozean getan; schon 1551 ist der Gedanke aufgetaucht, hier den Isthmus zu durchstechen, aber von den Spaniern nicht verwirklicht worden. Sie haben sich damit begnügt, Schiffe und Mannschaften über den schmalen Isthmus zu Land zu transportieren; auf diese Weise ist etwa auch Pizarro, von Westindien kommend, über den Isthmus gezogen, hat sich an der Küste des Stillen Ozeans eingeschifft und von dort zu See Peru erreicht.

Die Engländer haben durch Flibustierniederlassungen eine Zeitlang hier Fuß zu fassen versucht; Porto Escoces an der atlantischen Küste erinnert noch an eine schottische Kolonie, die 1698 hier gegründet, aber zwei Jahre später aufgegeben wurde.

Erst als die Vereinigten Staaten an politischer Macht zunahmen, erkannten sie die Bedeutung der Landenge für die Verbindung ihrer Ostküste mit dem „Fernen Westen“, besonders aber für die politische Umklammerung ihres Gegners Mexiko. Während des Krieges gegen Mexiko unter Präsident Polk (1845—1848) schlossen die Vereinigten Staaten 1846 einen Vertrag mit der Republik Neugranada (d. h. Panama und Veragua), welcher der U.S.A. es erlaubte, die Landenge für Truppentransporte zu benutzen. Nun waren die Vereinigten Staaten aber nicht die einzigen, die in diesem Raume interessiert waren; England, das in Honduras seine Kolonie Belize auszuweiten bestrebt war, hätte gleichfalls gerne die Kontrolle über diese kurze Verbindung seines westindischen Besitzes (Jamaika, Trinidad, Tobago) mit Australien an sich gezogen. Präsident Polk hatte im sogenannten „Gise-Silva-Vertrag“ vom 12. Dezember 1846 sich nicht nur das zollfreie Durchgangsrecht

auf bestehenden oder künftigen Verbindungswegen in den Grenzen der Provinz Panama geben lassen, sondern hatte auch die Neutralität des Isthmus von Panama und die Souveränität und das Eigentum Neugranadas gewährleistet. Die Engländer bemühten sich nun, da dieser Weg durch die USA. versperrt war, nördlich von Panama einen Kanal von San Juan über den Nicaraguasee zum Stillen Ozean vorzubereiten und zu diesem Zwecke Land zu erwerben. Darauf erließ Präsident Polk eine Sonderbotschaft, die noch einmal betonte, USA. werde die Übertragung einer amerikanischen Kolonie an eine europäische Macht nicht dulden. USA. begann nun selber sich auch für die Strecke der Nicaraguastraße zu interessieren und schloß 1849 mit der Regierung von Nicaragua einen Vertrag, durch den die Union für sich und ihre Bürger auf ewige Zeit das Recht des Durchganges durch Nicaragua sowie der Befestigung der Durchgangslinie erhielt. England dagegen warnte die Regierung von Nicaragua, da der ganze San-Juan-Fluß von seiner Mündung an den Moskito-Indianern gehöre, die unter Englands Schutz ständen. 1849 gründete Cornelius Vanderbilt eine „American Atlantic and Pacific Ship Canal Comp.“; gewisse Strecken an der Fonsecaabucht und die Tigerinsel vor der möglichen Trasse des Nicaragua Kanals wurden von USA. erworben; da lief die britische Flotte in der Bucht von Fonseca ein — es stand kurz vor dem Ausbruch eines Krieges zwischen USA. und England. England war stärker; obwohl das Interesse der USA. an einer Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik einleuchtend war, zumal nach der Erwerbung Kaliforniens, endete der Streit im Clayton-Bulwer-Vertrag (19. April 1851), in dem die Union und England erklärten, sie würden nie für sich selbst eine ausschließliche Kontrolle über einen möglicherweise erbauten Kanal erstreben, auch keine ihn beherrschenden Befestigungen anlegen, Mittelamerika weder besetzen noch kolonisieren oder sonst unter ihre Abhängigkeit bringen; der künftige Kanal, dessen private Erbauer von beiden Mächten bis zur Vollendung des Baues geschützt werden sollten, war als völlig neutral und für alle Nationen frei und offenstehend von beiden Mächten

anerkannt. Sinngemäß sollte sich der Clayton-Bulwer-Vertrag nicht nur auf einen Kanal durch Nicaragua, sondern auch auf die Landenge von Tehuantepec und — auf Panama beziehen. Aber noch 1851 kam es über die englischen Rechte an der Moskitoküste zu neuen Reibereien; diese Gegensätze verschärften sich, führten immer aufs neue zur Wegnahme von Schiffen, Protesten und Schwierigkeiten; erst 1860 endete das britische Protektorat über die Moskitoküste, und England trat den Rückzug an. Den amerikanischen Sezessionskrieg hätte Großbritannien gerne benuzt, um in Mittelamerika die U.S.A. zurückzudrängen; es unterstützte so auch eifrig die Südstaaten. Als die Nordstaaten nun gesiegt hatten, konnten U.S.A. auch ihre Mittelamerikapolitik mit größerer Aktivität aufnehmen, schlossen mit Nicaragua (21. Juni 1867) den Dickinson-Ayon-Vertrag, durch den Nicaragua der Union das interozeanische Durchgangsrecht auf natürlichen und künstlichen, von Privaten zu erbauenden Straßen, sowie das Recht, Truppen und Munition auf dieser Strecke zu transportieren, übertrug; es stand zwar in dem Vertrag die Formel, daß die Vereinigten Staaten auch anderen Nationen gleiche Rechte zu verschaffen bereit seien und eine Gewährleistung der Neutralität Nicaraguas herbeiführen würden — in Wirklichkeit handelte es sich um den ersten Verstoß des jungen nordamerikanischen Imperialismus gegen den Clayton-Bulwer-Vertrag, durch den er sich von England eingeengt fühlte. Ein Vertrag mit Kolumbien (14. Januar 1869) gab der Union das alleinige Recht zum Bau eines Schiffskanals in Panama, wofür Kolumbien unter Wahrung seiner Souveränität einen 20 Meilen breiten Landstreifen abtreten sollte, der von Truppen der Union besetzt werden durfte. Dieser Vertrag ist aus Abneigung gegen den damaligen Präsidenten vom Senat nicht ratifiziert worden; aber parallel damit liefen amerikanische Verhandlungen zum Ankauf der dänischen Inseln St. Thomas, St. John und Santa Cruz, sowie ein Versuch, die Inseln Culebra und Culebrita aus dem spanischen Besitz, die vor der Küste von Portoriko liegen, zu erwerben.

Als so nach dem Sezessionskriege die Republikaner als die Partei

des nordamerikanischen Großkapitals eine aktive Außenpolitik zu betreiben begannen, erwachte der amerikanisch-englische Gegensatz in den Landengengebieten aufs neue. Der Westen der Union war jetzt durch die Unterwerfung der Indianer und den Bau mehrerer Bahnen quer über den Kontinent enger an den Hauptteil der Union herangerückt, auf der anderen Seite waren zwischen 1869 bis 1880 zahlreiche Vermessungen von Amerikanern und Franzosen wegen eines möglichen Kanalbaus gemacht worden, 1878 hatte ein Leutnant Wyse von Kolumbien im Salgar-Wyse-Vertrag eine Konzession zum Bau eines Kanals durch die Landenge von Panama erreicht, die 1879 mit Einwilligung der Republik Kolumbien als der Eigentümerin des Landes auf Ferdinand von Lesseps übertragen worden war. Da England durch Disraelis Börsenmanöver 1875 die Kanalaktien des ägyptischen Khediven erworben hatte, so fürchtete U.S.A., es werde etwas Ähnliches auch hier eintreten, die Franzosen den Kanal bauen, aber die Engländer ihn sich zu verschaffen wissen. So erließ am 11. Februar 1880 Präsident Hayes eine Sonderbotschaft, die deutlich genug war: „Die Politik dieses Landes ist ein „Kanal unter amerikanischer Kontrolle.“ Die Vereinigten Staaten können nicht in die Übergabe dieser Kontrolle an eine europäische Macht oder irgendeine Vereinigung europäischer Mächte einwilligen.“ Im Wege stehende Verträge zwischen U.S.A. und anderen Nationen sollten auf dem Wege von Verhandlungen beseitigt werden; der Präsident betonte, „daß es das Recht und die Pflicht der Vereinigten Staaten ist, eine Überwachung und Autorität, die unsere nationalen Interessen schützen wird, über jeden interozeanischen Isthmuskanal, der Nord- und Südamerika verbindet . . . zu behaupten“. Das richtete sich deutlich gegen den Clayton-Bulwer-Vertrag. Kolumbien, das sich an England anzulehnen Lust zeigte, wurde durch eine Runddepesche von Staatssekretär Blaine darauf aufmerksam gemacht, daß U.S.A. einen Versuch, die amerikanische Garantie von 1846 durch diejenigen einer europäischen Macht zu ersetzen, als ein unbefugtes Eindringen in ein Feld ansehen würde, das für die Vereinigten Staaten ein Interesse von unvergleichbar höherem Ausmaß als für andere

Staaten habe. „... eine Vereinbarung zwischen den europäischen Mächten zu einer gemeinsamen Neutralitätsgarantie und im Ergebnis zur Kontrolle über den politischen Charakter einer Handels-
hochstraße, die fern von ihnen und nahe bei uns ist, einen wesentlichen Teil unserer Küstenlinie bildet und der Hauptbeförderungsweg zwischen unseren atlantischen und pazifischen Staaten zu werden verspricht, würde von dieser Regierung mit den größten Sorgen angesehen werden.“ In späteren Notizen vom 19. und 21. November 1881 erklärte Staatssekretär Blaine dann geradezu den Clayton-Bulwer-Vertrag, diese Fessel der nordamerikanischen Kanalpolitik, für durch veränderte Umstände teilweise erloschen und schrieb fast spöttisch: „Die Vereinigten Staaten üben in Verteidigung ihrer eigenen Interessen nur die gleiche Voraussicht und Vorkehrung, welche Seiner Majestät Regierung so betont anwendet in Verteidigung des Britischen Reiches ... Dieses hat ein kontrollierendes Interesse am Suezkanal, schließt durch seine Befestigungen in Aden und auf der Periminsel alle anderen Mächte von den Gewässern des Roten Meeres aus und macht es zu einem Mare clausum. Es würde nach dem Urteil des Präsidenten für die Vereinigten Staaten nicht unvernünftiger sein, einen Anteil an diesen Befestigungen oder ihre absolute Neutralität zu fordern, als es für England ist, dieselbe Forderung gegenüber den Vereinigten Staaten hinsichtlich des Durchgangs durch den amerikanischen Kontinent zu erheben.“

1881 war der Panamakanal vermessen, 1883 begann sein Bau, in kurzer Zeit aber geriet die Kanalgesellschaft in große Schwierigkeiten, und es entwickelte sich der „Panamaskandal“, der in Frankreich infolge der zahlreichen Verluste, die durch den Sturz der Kanalaktien eintraten, das politische Leben aufs tiefste aufrührte. Kolumbien hatte 1893 trotz der Gegnerschaft der USA. mit einer französischen Gesellschaft, die die Nachfolgerin der vertrachten Kanalgesellschaft von Lesseps war, einen neuen Vertrag auf 10 Jahre abgeschlossen. Es zeigte sich rasch, daß diese neue Gesellschaft gar nicht bauen konnte, sondern nur auf eine Gelegenheit wartete, durch den Verkauf der Konzession möglichst viel Geld

zu erhalten. Präsident McKinley wies in seiner Jahresbotschaft von 1898 aufs neue auf die dringende Notwendigkeit eines Kanals hin, der unter amerikanischer Kontrolle stehen müsse. Nach dem Sieg über Spanien und der Vertreibung der spanischen Macht aus Westindien war die Bedeutung der USA. gestiegen. Nach außerordentlich schwierigen Verhandlungen zwischen Staatssekretär Hay und dem britischen Botschafter Lord Pauncefote brachte dann der zweite Hay-Pauncefote-Vertrag vom 18. November 1903 die ausdrückliche Aufhebung des Clayton-Bulwer-Vertrages und den Grundsatz der Neutralisierung des Kanals entsprechend den Regeln des Suezkanalabkommens vom 28. Oktober 1888; der Kanal sollte gleichmäßig und unter billigen Bedingungen den Handelsschiffen, Kriegsschiffen und Bürgern aller Nationen offen stehen, Blockade und kriegerische Akte in ihm untersagt sein — doch sollte USA. längs des Kanals militärische Polizei unterhalten dürfen. Im Kriegsfall sollten Kriegsschiffe kriegführender Mächte nicht in ihm verproviantiert, Truppen und Munition nicht ausgeschifft werden — allen Nationen wurden so die schönsten Rechte versprochen, in Wirklichkeit war die Kontrolle über den Kanal der USA. zugestanden. Als nun Präsident Theodore Roosevelt 1901 McKinleys Nachfolger wurde, nahm dieser energische „Raubreiter“ die Kanalfrage in die Hand; neben Verträgen über den Bau eines Nicaraguakanals, der nicht ausgeführt wurde, ließ der Präsident sich durch die Spooner-Bill die Ermächtigung zum Ankauf der Konzession für den Panamakanal geben, die von der Neuen Panamagesellschaft für 40 Millionen Dollar angeboten war. Kolumbien, das in innere Revolutionen verstrickt war, an denen amerikanisches Kapital nicht ganz unbeteiligt war, wollte nun aber auch eine finanzielle Entschädigung haben. Es machte geltend, daß die Kanalgesellschaft ohne Kolumbiens Einwilligung zum Verkauf der Konzession gar nicht berechtigt sei; Staatssekretär Hay veranlaßte den kolumbianischen Gesandten Herran zum Hay-Herran-Vertrag (22. Januar 1903), durch den Kolumbien einen 6 Meilen breiten Streifen der Kanalgesellschaft zum Eigentum verkaufte, worüber die Union eine hundertjährige völlige Kontrolle zum Schutze des Kanals

mit einem Erneuerungsprivileg nach eigener Wahl erhielt. Ferner ermächtigte Kolumbien die Panamagesellschaft zum Verkauf ihrer Konzession an USA. und bekam dafür 10 Millionen Dollar und eine Jahresrente von 250 000 Dollar. Eine telegraphische Anweisung des Präsidenten von Kolumbien an Herran, den Vertrag nicht zu unterzeichnen, kam aus merkwürdigen Gründen zu spät. Kolumbien fühlte sich überrumpelt und erpreßt, Parlament und Senat verwarfen den Hay-Herran-Vertrag. Da griff Präsident „Teddy“ Roosevelt zu einer seiner beliebten Hemdsärmelmethoden. Der Kanalaktionär Bunau-Varilla, ein Pariser Jude, und der Advokat Dr. Amador in Panama wurden vorgeschickt und proklamierten, sobald genügend amerikanische Kriegsschiffe in der Nähe waren, die unabhängige Republik Panama — eine Operettenrevolution, die nur dadurch möglich wurde, daß die Kriegsschiffe der USA. ein Eingreifen der an sich ja auch schwachen Streitkräfte Kolumbiens verhinderten. Dr. Amador wurde der erste Präsident der Freien Republik Panama — und Bunau-Varilla, der als Teilhaber der Neuen Panamagesellschaft ein privates Interesse an der Auszahlung der 40 Millionen Dollar hatte, fuhr nach Washington und schloß am 18. November 1903 den Hay-Varilla-Vertrag ab, durch den die Union die Unabhängigkeit Panamas garantierte und eine Kanalzone von 10 Meilen bekam, die sie souverän verwalten sollte. Sie erhielt das alleinige Kanal- und Bahnmonopol, völlige Abgabefreiheit und das Recht, den bewaffneten Schutz der Kanalzone zu übernehmen. Artikel 136 der Verfassung von Panama vom 15. Februar 1904 lautete ausdrücklich: „Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika darf überall in der Republik Panama zur Wiederherstellung der verfassungsmäßigen Ruhe und Ordnung, falls diese gestört werden sollte, intervenieren . . .“

Man hat die Methoden, wie Präsident Roosevelt die Fragen löste, vielfach kritisiert; daß Kolumbien dies tat, kann man verstehen, bei England war es mehr die Enttäuschung, weil England nicht selbst hier zugreifen konnte. In Wirklichkeit wäre wahrscheinlich ohne diese etwas plumpe, aber rasche Operation die Frage des

Kanals noch lange verschleppt worden. Nun begannen die Vereinigten Staaten den Kanal in Angriff zu nehmen; Erdbeben und Erdrutsche haben auf dieser gegenüber dem Suezkanal an sich kürzeren Strecke (81,3 gegen 164 Kilometer) viel Mühen gemacht; die Anlage der Schleusen war nicht einfach. Erst 1920 konnte der Kanal endgültig dem Verkehr übergeben werden.

Seine politische Bedeutung, abgesehen von seiner hohen wirtschaftlichen Nützlichkeit, liegt vor allem darin, daß die Vereinigten Staaten ihre Flotte vom Atlantischen zum Stillen Ozean erheblich schneller verschieben können, als dies etwa bei einer Fahrt um Kap Horn möglich wäre. Das ist von Bedeutung für jeden, der mit U.S.A. in Streit gerät; am stärksten wohl für Japan, das, falls der Kanal funktioniert, in einem Konflikt mit U.S.A. damit rechnen muß, daß auch die atlantischen Geschwader der U.S.A. rasch im Stillen Ozean und damit in der Nähe der Machtstellungen der U.S.A. auf Guam, Hawaii, Wake-Insel und den Philippinen eingreifen können.

Andererseits ist der Kanal sehr empfindlich; Sprengungen könnten gefährliche Erdrutsche in Bewegung setzen, geschickte Versenkung schwerbeladener Schiffe den Verkehr in ihm rasch auf längere Zeit zum Stillstand bringen.

Er ist auch geopolitisch nicht ungefährdet. Nach Norden zwar ist er gegen Mexiko, den alten Gegner der U.S.A., durch die gesamten mittelamerikanischen Staaten einigermaßen sicher abgeschirmt, im Süden ist Kolumbien für Angriffe zu schwach. Wohl aber könnte eine enge Zusammenarbeit Lateinamerikas, wenn sie eine Frontstellung gegen die Vereinigten Staaten bezieht und stark genug ist, in sehr unbequemer Weise für U.S.A. die „Panamafrage“ wieder aufrollen.

Auch der alte englische Gegner ist noch da. Niemand kann von New York in das Karibische Meer fahren, ohne die Kette der britischen Bahamainseln zu passieren. Britisch-Honduras auf dem mittelamerikanischen Festland, Jamaika und die britischen Besitzungen in den Kleinen Antillen (Antigua, Neagada, St. Lucia, Dominica, St. Vincent, Grenada usw.) stellen einen weiteren weit-

gespannten Gürtel britischer Besitzungen in Westindien dar; diese britischen Machtpositionen sind heute „latent“ — aber wer garantiert U.S.A., daß sie nicht zu einem sehr lästigen politischen Leben wiedererwachen können? Sie sind samt und sonders Schlupfwinkel, die die Wonne jedes U-Bootkapitäns erregen könnten. Im Stillen Ozean liegt die Malpeloinsel, die zu Kolumbien gehört, die Cocosinsel, die Costa Rica gehört, endlich das Inselgewirr der Galapagos im Besitz Ecuadors in bequemer Nähe des Kanals — alles Positionen, die heute politisch keine Bedeutung haben, zum Teil unbewohnte Inselchen darstellen — was aber nicht heißt, daß sie immer so bedeutungslos bleiben müssen. Erheblich näher noch als das weitentfernte Japan liegen zum Kanal die britischen Phoenix- und Fanninginseln in der Südsee. So ist der Panamakanal in Wirklichkeit von scharfen britischen Beobachtungsposten gut auf beiden Seiten überwacht.

Die Sperrinseln

Liegt der Wert der Kanäle und engen Meeresdurchfahrten in ihrer Bedeutung als Verbindungsweg zwischen zwei Seeräumen, so haben bestimmte Inselgruppen durch ihre vorgelagerte, vielfach abschließende Position vor wichtigen Küstengebieten die Rolle von Blockadeschiffen aus Fels und Erde; wer sie besitzt, kann nach seinem Belieben der gegenüberliegenden Küste die Zufuhr abschneiden, sie durch plötzliche Landungen erschrecken, sie beunruhigen, mit vergleichsweise geringem Aufwand ihre Verbindungen zur weiten Welt zerreißen und sie zwingen, ganz unverhältnismäßig große Machtmittel zu ihrer Verteidigung zu konzentrieren.

So ist es kein Zufall, daß solche „Sperrinseln“ immer wieder Streitobjekte und gelegentlich sogar echte Brennpunkte der Weltpolitik geworden sind.

Die *Hoglandgruppe*. Etwa in der Mitte des Finnischen Meerbusens auf halbem Weg von Kronstadt nach Helsinki liegen vom finnischen Hafen Kotka in den Meerbusen vorgeschoben die Inseln Haapasaari, Lavansaari, Tytärsaari, Seiskari und Suursaari; die letztere heißt auch Hogland; die kleinen Inseln bilden eine Sperre quer über den finnischen Meerbusen, die bei entsprechender Verteidigung in der Tat die Einfahrt und Ausfahrt zu dem einzigen Ostseehafen der Sowjetunion Kronstadt-Leningrad, wenn auch nicht völlig sperren, so doch außerordentlich erschweren kann. Diese Inseln sind stets ein Streitobjekt gewesen, wenn Rußland und Finnland in verschiedener Hand waren; in den schwedisch-russischen Kriegen des 18. Jahrhunderts fanden vor Hogland mehrfach Kämpfe und größere Seegefechte statt. Als die Sowjetunion im Herbst 1939 ihr Verhältnis zu den baltischen Randstaaten in Ordnung brachte,

gehörte die Forderung nach der Abtretung von Hogland und den dazu gehörigen Inselchen zu den vordringlichsten Wünschen der UdSSR.; sie wurden dann auch gleich am Anfang des Krieges von der Sowjetflotte besetzt und im Frieden von Moskau (13. März 1940) von Finnland an die UdSSR. abgetreten.

Die **A l l a n d s i n s e l n** umfassen insgesamt 1442 Quadratkilometer mit 300 Inseln, abgesehen von Inselchen und einzelnen Felsen, von denen aber nur 90 bewohnt sind. Sie bestehen zum großen Teil aus Granit und Gneis und hängen mit den Schären Finnlands zusammen. Dürftige Ackerkrume wechselt mit kahlem Fels; Eich- und Nadelwald mit einzelnen Seen ist vergleichsweise reichlich vorhanden. Die Bevölkerung von 27 000 Menschen ist seit ältester Zeit schwedisch.

Die Allandsinseln sind nur dann von politischer Bedeutung gewesen, wenn Schweden und Finnland in verschiedener Hand waren; sonst haben sie, solange, seit dem frühen Mittelalter bis 1810, Schweden und Finnland vereinigt waren, lediglich die Rolle einer Verteidigungsinselgruppe vor der Einfahrt in den Bottnischen Meerbusen gespielt. Waren sie recht geschützt, so konnte eine feindliche Flotte nicht die Küsten des westlichen Finnlands und der schwedischen Provinzen Gästrikland, Hälsingland, Medelpad und Västerbotten, auch nicht das finnische Österbotten angreifen. In den zahlreichen Kriegen Schwedens gegen Dänemark hat darum die Sicherung der Allandsinseln stets eine bedeutende Rolle in der schwedischen Reichsverteidigung gespielt. Die Inseln waren aber nicht eigentlich ein Schnittpunkt der Weltpolitik.

Das wurde anders, als Rußland unter Alexander I. Finnland und die Allandsinseln erwarb. Der Zar übernahm dort die alte schwedische Festung Bomarsund, und die Inseln waren nun als Trittsstein von Finnland zum schwedischen Uppland wie eine Pistole auf Stockholm gerichtet. Im Krimkrieg griff eine französisch-englische Flotte die russischen Streitkräfte hier an, und im Pariser Frieden 1856 erreichte Schweden, daß die Allandsinseln nicht mehr befestigt werden durften. Im Weltkrieg begann Rußland im Ein-

vernehmen mit seinen Verbündeten die Ålandsinseln aufs neue zu befestigen; über den schwedischen Einspruch setzte es sich hinweg. Nach dem Weltkrieg erhoben die 27 000 Bewohner der Inselgruppe die Forderung auf Anschluß an Schweden; von ihnen sprechen noch nicht 1000 finnisch, doch gehören die Inseln zum finnischen Schärengebiet und sind von Schweden durch die tiefe Ålandssee getrennt. Der Streit zwischen Schweden und Finnland wurde durch den Beschluß des Völkerbundsrates vom 24. Juni 1931 dahin entschieden, daß Finnland die Staatshoheit über die Ålandsinseln bekam, aber verpflichtet wurde, für die schwedische Bevölkerung eine eigene Verwaltung und Vertretung zu schaffen und diese vom Militärdienst zu befreien. Am 20. Oktober 1920 kam ein Vertrag über die Nichtbefestigung und Neutralisierung der Ålandsinseln zustande, dem Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, England, Italien, Lettland, Polen und Schweden, aber nicht die UdSSR. beitraten. Ein genau umgrenztes Gebiet der Ålandsinseln durfte hiernach nicht befestigt, auch Kriegsschiffe von Finnland nicht dorthin verlegt werden, jedoch wurden Finnland für den Fall plötzlicher Angriffe die nötigen Maßnahmen in der Ålandzone zugestanden, „um den Angreifer aufzuhalten und zurückzuschlagen bis zu dem Augenblick, wo die hohen vertragschließenden Teile gemäß den Bestimmungen dieser Konvention imstande sind, zu intervenieren, um der Befriedung der Zone Achtung zu verschaffen“.

Finnland war mit dieser Regelung nicht einverstanden und bemühte sich früh, das Recht zur Befestigung der Ålandsinseln zu bekommen. Im September 1938 wurden schwedisch-finnische Verhandlungen aufgenommen, die es schließlich im Ergebnis Finnland freistellten, den südlichen Teil der Insel zu befestigen und so die Lücke zwischen der finnischen und der schwedischen Küstenverteidigung im Bottnischen Meerbusen zu schließen, auch militärische Einheiten auf die Inseln zu legen. Die Wehrpflicht wurde auf den Inseln eingeführt. Die Sowjetunion erhob Widerspruch als Mitglied des Völkerbundsrates und Grenznachbar Finnlands. Verhandlungen im Völkerbundsrat über die Frage der Be-

festigung führten zu keiner Einigung, worauf diese von Finnland selbständig in Angriff genommen wurde.

Wer immer die Ålandsinseln beherrscht und eine einigermaßen ausreichende Flottenmacht zur Verfügung hat, kann sowohl die Westküste Finnlands wie Stockholm und die ganze baltische Küste Schwedens bedrohen, er kann aber zugleich auch die für Deutschland wichtigen Erztransporte aus Nordschweden unterbinden. An den Ålandsinseln schneiden sich im größeren oder geringeren Maße die Interessen aller Ostseeanrainer.

Ösel, Dagö, Worms und Moon vor dem Rigaer Meerbusen, zur Republik Estland gehörig, beherrschen Einfahrt und Ausfahrt aus dem Meerbusen von Riga. Sie liegen wiederum nahe genug der finnischen Küste bei Hangö und der schwedischen Küste bei Stockholm. Ösel umfaßt 2618 Quadratkilometer und ist von der zugehörigen Insel Moon nur durch einen schmalen Sund getrennt. Die Bevölkerung besteht aus 65 000 Menschen, meist Esten; die Insel bietet gute Möglichkeiten für die Flugwaffe. Das kleinere Dagö (960 Quadratkilometer), ursprünglich ein Stück des estnischen Festlandes, von dem es durch Absinken des Ostseebodens getrennt ist, mit großen Moor- und Heideflächen, bewohnt von 15 000 Esten, Schweden (und bis zu ihrer Rückwanderung 1939 auch Deutschen) und die Insel Worms (mit eigenartiger alt-schwedischer Bevölkerung) beherrschen den Moonsund, die nördliche Einfahrt in den Rigaer Busen. Solange keine andere Großmacht hier auftauchte, war seit dem Weltkrieg die Stellung dieser Insel höchstens bedeutsam für das Verhältnis der miteinander befreundeten Republiken Lettland und Estland. Seitdem die UdSSR. (am 28. September 1939 mit Estland und am 5. Oktober 1939 mit Lettland) Abkommen zu gegenseitigem Beistand geschlossen hat, von Lettland die Häfen Libau und Windau, von Estland das Recht zur Befestigung der Inseln Ösel und Dagö sowie den Hafen Baltischport bekommen hat, sind die Inseln Ausfallstellungen einer Großmacht in den Ostseeraum geworden, wie sie es vor dem Weltkriege waren, nur infolge der gesteigerten

Bedeutung der Flugwaffe in erheblich erhöhtem Umfange. Auf den Eritsteinen von Hogland, Ösel, Dagö, die ja alle vor dem Weltkriege in russischer Hand waren, tastet sich die Sowjetmacht in der Ostsee nach Westen.

Die dänischen Inseln als Sperre der westlichen Ostsee — siehe unter Sund.

Die Orkney- und Shetlandinseln — die geographische Blockade der Ostsee- und Nordseestaaten durch Großbritannien.

Die Orkneyinseln, nur durch die schmale Pentlandstraße vom nördlichen Schottland getrennt, 975 Quadratkilometer mit insgesamt 67 Inseln umfassend und mit einer Bevölkerung von 26 000 Menschen skandinavischen Ursprungs, die die englische Sprache erst sehr spät angenommen haben, finden nach Osten ihre Fortsetzung in den flacheren, aber rauheren Shetlandinseln, der nördlichsten britischen Besitzung in Europa, insgesamt 1426 Quadratkilometer. Die Bevölkerung auf den 27 bewohnten Shetlandinseln ist gleichfalls skandinavischer Herkunft mit starken skandinavischen Sprachresten, sie lebt als Pächter, da fast der ganze Boden der Insel einem einzigen schottischen Grundbesitzer gehört.

Durch die Wikingerzüge des 9. Jahrhunderts waren die Orkneys, Shetlands, Hebriden und die Insel Man in der irischen See von Norwegern besiedelt worden und gehörten der norwegischen Krone. Erst im 14. Jahrhundert erwarb Schottland gegen die Zahlung von jährlich 100 Pfund Sterling Man und die Hebriden; die Orkneys und Shetlands blieben in der Hand Norwegens, beziehungsweise Dänemarks (mit dem durch die Kalmarische Union Norwegen vereinigt war); sie bildeten ein Mittelstück der dänischen Inselstraße vom Skagerrak über die Shetlands und Orkneys zu den Fär-Öer, Island und Grönland, zumal Dänemark viel seemächtiger als Schottland oder England war. Erst Christian I. von Dänemark hat 1468 zur Ausstattung seiner Tochter Margareta, die den König von Schottland heiratete, auf die Jahrgelder aus den Hebriden und Man (die die Schotten sowieso stets unpünktlich bezahlten)

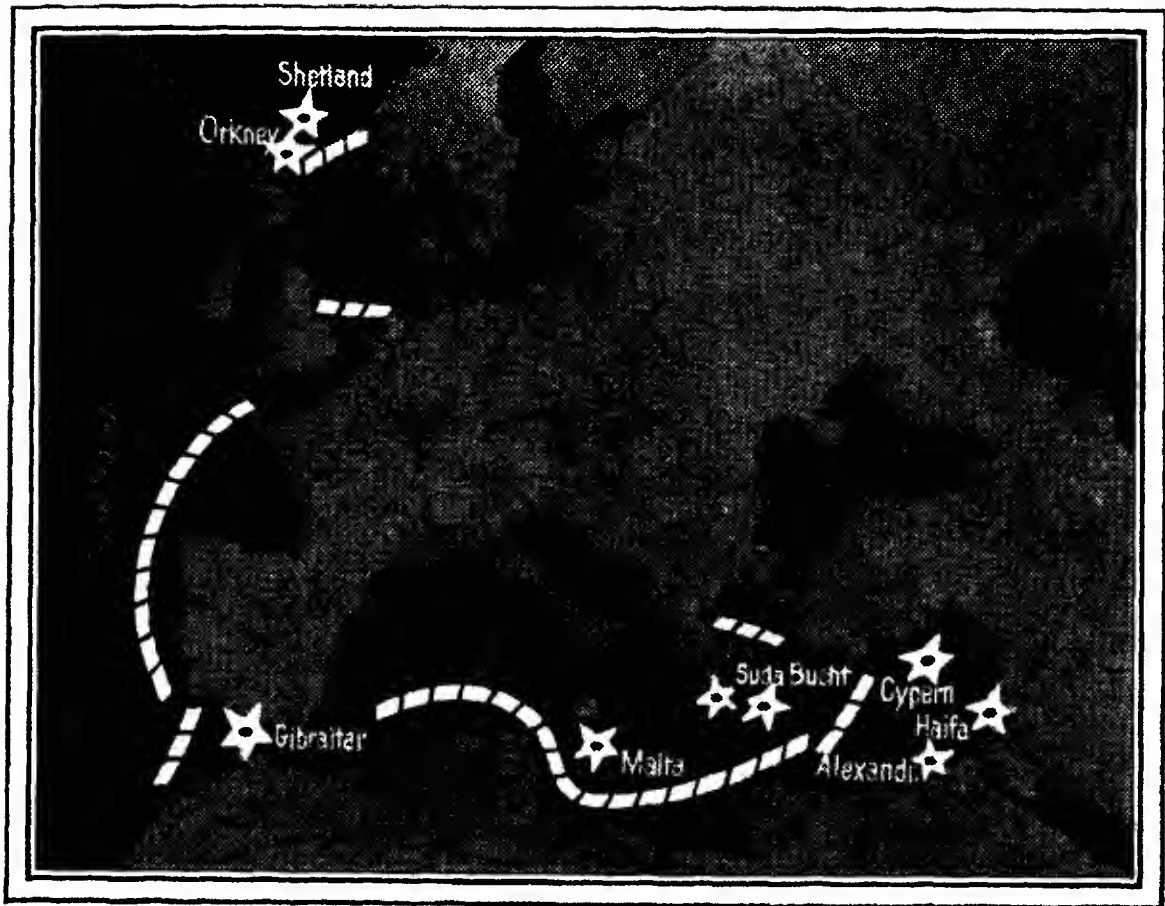
verzichtet, hat ferner die Orkneys und Shetlands, da Dänemark von den ausgelobten 8000 rheinischen Gulden 6000 nicht bezahlen konnte, für diese Summe an Schottland verpfändet. Noch im Frieden von Breda 1666 hat Dänemark sein Ruckeinlösungsrecht auf diese Inseln geltend gemacht, das formell bis heute nicht erloschen ist. Die Bevölkerung hat sich auf Grund ihrer skandinavischen Herkunft stets als verschieden von den Engländern gefühlt.

Mit dem Erwerb dieser Inseln zerriß England nicht nur den Zusammenhang des dänischen Seereiches, das seitdem absank, sondern erwarb eine für ganz Mitteleuropa höchst verderbliche Sperrstellung. Ist schon der Kanal von England aus leicht zu sperren, so kann kein Schiff aus den Niederlanden, dem Deutschen Reich, Schweden, Finnland, aus den russischen Ostseehäfen oder aus den baltischen Randstaaten aus der Nordsee herauskommen, wenn es England im Besitz dieser Sperrinseln nicht dulden will. Sowohl 1914 wie 1939/40 wurde die britische Schlachtflotte in Scapa Flow auf den Orkneys zusammengezogen. Die beiden Inselgruppen in englischer Hand sind so eine latente Blockade gegen Mittel- und Osteuropa, die jederzeit von Großbritannien in Wirksamkeit gesetzt werden kann. England wird so lange Hungerblockaden durchführen können, wie es neben dem Schlüssel zum Kanal auch diese Inseln beherrscht. Wer sie ihm wegnimmt und verteidigen kann, sichert allen mitteleuropäischen Völkern zum erstenmal in ihrer Geschichte einen freien und von England nicht kontrollierten Zugang zur hohen See.

Die Sperrinselnketten im Mittelmeer und „die Straße der Macht“.

Wir müssen unterscheiden zwischen den geopolitischen Möglichkeiten und den heutigen geopolitischen Gegebenheiten latenter Blockade im Mittelmeer.

Das Mittelmeer wird durch die Enge zwischen Sizilien und Tunis in zwei Becken, ein östliches und ein westliches, geteilt. Die Straße von Tunis ist nur 143 Kilometer breit, noch außerdem durch die Inselgruppe Malta, Pantelleria, Linoisa und Lampedusa beherrscht.



Großbritannien sperrt alle europäischen Meere — die latente Gesamtblokade Europas

Hier würde sich also, wären diese Inseln in einer Hand, die Möglichkeit der geopolitischen Sperre ergeben.

Anderseits zieht ein Längsband von Inseln von West nach Ost durch das Mittelmeer, dargestellt durch die Pitruusen (Ibiza und Formentera), die Balearen (Mallorca und Menorca), Korsika, Sardinien, Sizilien, Kreta und Cypern. Wären alle diese Inseln in der Hand einer Macht, so würden sie wie Blockadeschiffe gegen die Küste Südeuropas wirken, von denen jederzeit die Möglichkeit des Einfalls in Ostspanien, Südfrankreich, Italien, Griechenland sich ergeben könnte. Das war der Fall, als die Araber auf dem Wege der siegreichen Ausbreitung des Islams die südlichen Randländer des Mittelmeers, d. h. Nordafrika, erobert hatten, 711 Spanien gewannen, die Pitruusen und Balearen eroberten, sich auf Korsika und Sardinien festsetzten, 827—887 Sizilien eroberten, während in der gleichen Zeit Araber und islamisierte Renegaten

Kreta gewannen, das ihnen die Byzantiner erst 960 wieder abnehmen konnten, und als die Araber zugleich Sypern beherrschten. Eine solche Vereinigung der ganzen Inselkette in der Hand einer Macht ist nicht wieder gekommen; sie bedeutete damals die Vorherrschaft des Orients und Nordafrikas im Mittelmeer und den Tiefpunkt der politischen Geltung Italiens.

Im kleineren Umfang stellen die Balearen und Pitrußen eine Sperrinselnkette vor der reichen katalanischen Küste Spaniens, aber auch vor Südfrankreich dar. Das wußte England, als es sich der Insel Menorca bemächtigte, die es allerdings im 18. Jahrhundert wieder aufgab. In der Hand eines schwachen Spanien sind diese Inseln ohne größeres politisches Interesse. Im Besitz eines erstarkten Spanien würden sie als Flankierung der Straße von Gibraltar und als sperrende Unterbrechung der französischen Machtlinie Marseille—Algier, der Antransportlinie der Kolonialtruppen Frankreichs, wirken. Aus diesem Grunde entstand die Nervosität der französischen und englischen Presse, als die von Deutschland und Italien unterstützte nationale Erhebung Spaniens unter General Franco sich auf diesen Inseln durchsetzte.

In ähnlicher Weise sind Elba, Korsika, Sardinien und Sizilien der Westküste Italiens, der „Vorderseite“ der italienischen Halbinsel, vorgelagert. Wären alle diese Inseln in gegnerischer Hand, so würden sie Italien politisch geradezu ersticken können. Heute stellen Sizilien, Sardinien und Elba vorgeschobene Schutzstellungen der wichtigen italienischen Westküste dar. Lediglich Korsika, ungeachtet seiner völlig italienischen Bevölkerung und italienischen Tradition, 1769 in die Hand Frankreichs gefallen, stellt eine Durchbrechung dieses Schutzpanzers dar. Von Korsika aus läßt sich ebensowohl Genua und Spezia wie Livorno, Civitavecchia und Ostia bedrohen. Die Insel stellt eine dauernde Gefährdung der Sicherheit Italiens dar, solange sie in französischer Hand ist, kaum anders wie es etwa bis 1904 das unter russischem Einfluß stehende Korea für Japan war — und Korea war nur auf das „Ura-Nihon“ die „Rückseite“ Japans bedrohlich gerichtet, die französische Macht auf Korsika aber gefährdet die wichtigsten Küstenlandschaften Italiens.

Frankreichs Rechtsgrund auf diese Insel ist recht schwach; es hat sie durch Vertrag vom 15. Mai 1768 von der Republik Genua erworben, obwohl diese faktisch durch eine Erhebung der Korsen seit langem des Landes verlustig gegangen war; die Franzosen haben dann die Insel gegen den heldenhaften Widerstand der Korsen unter Pasquale Paoli erobert — wobei bezeichnenderweise England den Korsen seine Unterstützung lieh, weil es selber gerne sich auf der Insel festgesetzt hätte. Für Frankreich bedeutet heute die schlecht verwaltete Insel lediglich eine Abschirmung seines Transportweges Marseille—Algier im Westen, wenn auch nur auf einer kurzen Strecke.

In ähnlicher Weise wie Sardinien, Sizilien und Korsika das Tyrrhenische Meer umschließen und abschließen, sperrt Kreta Ausfahrt und Einfahrt zum Ägäischen Meer und seiner bunten Inselflur. Da heute die Mehrzahl der Inseln der Ägäis gleich Kreta in griechischer Hand sind, so ist die „Kretafrage“ zur Zeit nicht aktuell, wie sie es noch im vorigen Jahrhundert war, als Kreta zum Türkischen Reich gehörte, Griechenland es aus nationalpolitischen Gründen erstrebte und die Seemächte des Mittelmeers sich mit der Frage befaßten.

Unter den ägäischen Inseln hat einmal die nördliche Gruppe Samothrake, Lemnos, Imros, Tenedos, Eustratios und Lesbos hohe Bedeutung für die „Meerengenfrage“, d. h. für die Einfahrt und Ausfahrt der Dardanellen. Noch während des Weltkrieges benutzte die Entente-Flotte zu ihren Vorstößen gegen die Dardanellen die Inseln Imros, Tenedos und Lemnos. Die heutige Regelung, bei der die beiden den Dardanellen am nächsten gelegenen Inseln Tenedos und Imros der Türkei, die anderen Griechenland gehören, ist wahrscheinlich die verständigste, die hier zu treffen war.

Eine zweite Sperrinselgruppe erstreckt sich längs der kleinasiatischen Küste von Norden nach Süden und umfaßt die griechisch besiedelten Lesbos, Chios und Samos mit Nebeninseln. Die Inseln dienten als Trittssteine für die Ausdehnung der griechischen Macht auf die Küstengebiete Kleinasiens, ohne daß doch Griechenland dort

sich wirkungsvoll festsetzen konnte, weil seine Kraft dafür nicht ausreichte (1918—1922).

Weiter südlich ist der italienische Besitz des Dodekanes von Patmos bis Rhodos eine sehr enge Sperrkette vor der kleinasiatischen Küste; da es sich hier um eine Großmacht handelt, so haben die Türken mehrfach gefürchtet, diese Inseln möchten zu Trittssteinen für Einfälle Italiens im südwestlichen Kleinasien werden. Nicht zuletzt das Vorhandensein dieser italienischen Machtposition führte dann zur türkisch-englischen Annäherung 1939. Die Bevölkerung der Inseln ist griechisch, wodurch sich für diesen italienischen Besitz, den Italien 1912 erwarb und nach dem Weltkriege ausbaute, eine weitere Gefährdung ergab; auch türkische Ansprüche könnten wieder aufleben, da die Insel Rhodos auch eine nicht unerhebliche islamische Bevölkerung trägt.

Cypern, geologisch ein abgetrenntes Stück des Taurusgebirges, insgesamt 9228 Quadratkilometer, mit gesundem Klima und nur zum Teil fruchtbarem Boden, hat eine natürliche Sperrstellung gegenüber der südlichen Küste Kleasiens wie gegenüber Syrien und Palästina. Mit richtigem geopolitischem Blick setzten sich an diesem Umschlagsplatz des alten mittelmeeischen Orienthandels die europäischen Kreuzfahrer schon 1191 fest; von 1193 bis 1489 war es ein christlicher Kreuzfahrerstaat, dem seit der Verlegung ihres Ordens nach Cypern 1291 die Johanniter das Gesicht gaben. Die Türken haben Rhodos nach vielen Mühen 1571 den Venezianern abgenommen und damit diese drohende Sperre vor der Küste Syriens und Kleasiens ausgeschaltet. Als 1878 England zugunsten der Türken gegen Rußland intervenierte, erlangte es Cypern, das es sich endgültig im Weltkriege entgegen seinen Versprechungen, der Bevölkerung den Anschluß an Griechenland freizugeben, einverleibte. Die Bevölkerung ist griechisch zu 80 Prozent und türkisch zu etwa 20 Prozent; die Verkehrssprache ist neugriechisch, Cypern erstrebt Anschluß an Griechenland.

Die Bedeutung der Mittelmeerinseln wird immer dann steigen, wenn entweder im Mittelmeer eine oder mehrere starke Seemächte

entstehen oder eine Seemacht von außen in das Mittelmeer eingreift.

Jede Seemacht innerhalb des Mittelmeers hat nach Beherrschung der Inseln oder mindestens der für ihren Handel und ihre Flottenmacht wichtigsten Inseln gestrebt.

Athen bildete so 477 den Attischen Seebund mit der Bundeskasse im Apollotempel zu Delos, schloß in ihm die ägäischen Küstenstädte und Inseln zusammen, eroberte 465 Naxos, 466 Thasos, 453 Cypern, setzte sich als echte Flottenmacht im Peloponnesischen Krieg 431—404 in den Besitz der Inseln Rhythera und Pylos, um von ihnen aus die Lakedämonier in ihrem Stammland zu beunruhigen, griff dann 415—413 sogar nach Sizilien hinüber, um diese große Verschußinsel des östlichen Mittelmeerbeckens zu gewinnen — und verlor, im Peloponnesischen Krieg besiegt, vor allem alle auswärtigen Besitzungen — d. h. die Inseln.

Der Kampf zwischen Rom und Karthago (Erster Punischer Krieg 264—241) entstand um den Besitz Siziliens; in seinem Verlauf setzten sich die Römer 238 auch auf Sardinien und Korsika fest; so löste die neue Seemacht die alte ab.

Als die römische Macht das ganze Mittelmeerbecken zusammenfaßte, entfiel die geopolitische Bedeutung der Inseln. Sie lebte sofort wieder auf, als eine neue Macht am Mittelmeer erschien; die Vandalen setzten 429 von Spanien nach Nordafrika herüber, eroberten 439 Karthago und begannen eine Seemacht zu entwickeln und zur Sicherung ihrer Seestellung in Nordafrika sich auf Korsika, Sardinien, Sizilien, Malta und die Balearen zu werfen.

Als mit dem Aufkommen des Islam die klassische Welt des Altertums, nachdem sie schon vorher kulturell und politisch in eine griechische und eine lateinische Hälfte auseinandergefallen war, nunmehr in einen östlichen und südlichen islamischen und einen nördlichen christlichen, in sich wieder gespaltenen Teil zerfiel, nahmen die Araber den Kampf um die Inseln, der wesentlich für jede Mittelmeerherrschaft ist, wieder auf. Nur sie erreichten, wenn auch vorübergehend, jene dargestellte Zusammenfassung der ganzen Sperrinselskette von Westen nach Osten.

Jede mittelalterliche Seemacht hat im Mittelmeer gleichfalls primär um die Beherrschung der Inseln gerungen. Genua und Venedig haben in scharfer Konkurrenz gegeneinander sich bemüht, auf den ägäischen Inseln sich festzusetzen, bis die türkische Macht sie dort verdrängte, ohne doch echte seestrategische Gesichtspunkte zu entwickeln.

Im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert war das Mittelmeer an Bedeutung zurückgegangen; es gab an seinen Küsten keine heimische größere Seemacht mehr; die türkische Macht war abgesunken, Griechenland rang um die Anfänge staatlicher Befreiung, Italien war zersplittert, Österreich-Ungarn völlig kontinental, Frankreich, ungeachtet der Festsetzung in Algier (1830), eine atlantische und auch dort niedergegangene Seemacht, Spanien entkräftet. Für England war das Mittelmeer nichts anderes als ein Nebenmeer des Atlantischen Ozeans; so war es politisch „uninteressant“ geworden, ein Meer mit geringem Handelsverkehr, auf dem barbareskische Seeräuber der afrikanischen Küste, letzte Nachzügler der arabischen Seehelden des 8. und 9. Jahrhunderts und der türkischen Korsaren des 16. Jahrhunderts, den schwachen Handel störten.

Das alles änderte sich mit dem Bau des Suezkanals, den England anfänglich bekämpfte, weil es in ihm eine mögliche Angriffsstraße gegen seinen indischen Besitz sah.

Dennoch war das erste Schiff, das den Suezkanal befuhr, ein britisches — und auf einmal begannen die kleinen Festsetzungen im Mittelmeer in den Vordergrund der britischen Politik zu treten. Aus Beobachtungsposten, um die Wiederholung französischer Züge nach dem Muster der Expedition Bonapartes gegen Ägypten zu verhindern, wurden sie zur „Straße der Macht“ ausgebaut.

Gibraltar, 1704 von deutschen Truppen im englischen Dienst erobert, gegen zahlreiche spanische Belagerungen verteidigt (von 1704 bis 1779 allein 13 Belagerungen, dann 1779—1783 die berühmte „große Belagerung“), stieg außerordentlich in der Bedeutung. Dabei hat man in England immer wieder in gewissen Kreisen auf die Schwierigkeit hingewiesen, die die Verteidigung des

Felsens machte. Diese Bedenken sind schon vor dem Suezkanal von führenden englischen Staatsmännern abgewiesen worden. Fox sagte 1782: „Ein Ministerium von Verstand wird Gibraltar immer brauchen, um Frankreich von Frankreich zu trennen und Spanien von Spanien . . . Gibraltar gab uns Ansehen in den Augen der Nationen, manifestierte unsere Überlegenheit und ermöglichte uns andere zu verpflichten, indem wir sie beschützen. Gebt Gibraltar an Spanien, und das Mittelmeer wird ein Teich.“ Nach dem Bau des Suezkanals sind diese Gründe für England noch viel bedeutender geworden; so hat England noch alle Versuche Spaniens, auf friedlichem Wege Gibraltar wiederzubekommen, abgelehnt, 1919 sogar U.S.A. angeboten, es solle gleiche Rechte in Gibraltar bekommen, um so die andere angelsächsische Macht zur Hilfe zu rufen.

Die Bedeutung Gibraltars liegt dabei nicht allein in seiner Stellung an der wichtigen Gibraltarstraße, sondern in seiner Bedeutung als erster Punkt der britischen Längsachse durch das Mittelmeer.

Malta, die Inselgruppe aus den drei Inseln Malta, Gozzo und Gozzo bestehend, insgesamt 306 Quadratkilometer mit 225 000 Einwohnern, gemischt aus Arabern und Italienern, ein hohes, höhlenreiches Tafelland mit Buchten, von denen die Bucht der Hauptstadt La Valetta die bedeutendste ist, war im frühen Mittelalter in die Hand der Araber gefallen, dann zeitweilig selbständig, seit 1522 im Besitz des Johanniterordens, der sie als letzte Kampfbasis gegen den Islam nach dem Verlust von Rhodos benutzte. 1798 eroberten die Franzosen Malta im Februar, im September des Jahres erschien ein britisches Geschwader Lord Nelsons vor der Insel, dieser ließ sich vom König von Neapel und Sizilien als Lehnsherrn der Johanniter beauftragen, Malta den Franzosen wieder abzunehmen. Ausdrücklich erklärte Lord Grenville dem König von Neapel, Malta werde, sobald man es erobert habe, seinem rechtmäßigen Besitzer, dem Orden, wieder zurückgegeben werden. Am 5. September 1800 ergaben sich die französischen Truppen auf Malta. Im englisch-französischen Vorvertrag von

London (1. Oktober 1801) stimmte England zu, daß Malta dem Orden wieder übergeben werden sollte, wenn eine dritte Macht den Schutz übernehme. Der Englisch-Französische Frieden zu Amiens (27. März 1802) bestimmte dann: „Malta wird dem Orden zurückgegeben und soll von ihm unter den gleichen Bedingungen, wie bisher, verwaltet werden.“ In Wirklichkeit räumte England die Insel nicht, schickte auch die Truppen des Königs von Neapel und Sizilien wieder heim und blieb auf Malta. Darüber entstand der neue Krieg zwischen England und Frankreich (1803 bis 1814). Im Pariser Vertrag von 1814, bestätigt vom Wiener Kongreß, behielt England Malta; seitdem ist die Insel machtpolitisch von England vergewaltigt; 1825 wurde zwar die Einrichtung eines beratenden Regierungsbeirates bewilligt, ihm auch 1849 gewisse gesetzgebende Befugnisse zugestanden, aber schon 1881 die englische Sprache als Schulsprache eingeführt, 1889 das Englische als alleinige Gerichtssprache durchgesetzt. 1887 war die Verfassung reformiert worden, so daß der Beirat aus 6 ernannten und 13 gewählten Mitgliedern bestehen sollte; diese Reform hob Sir Joe Chamberlain 1903 auf und zwang Malta zur Scheinverfassung von 1849 zurückzukehren. Auch die Malteser, deren Bildungsschicht sich als Italiener fühlt, machten nach dem Weltkrieg das Selbstbestimmungsrecht der Völker geltend und erreichten am 14. April 1921 eine Verfassung; diese wurde von England (2. November 1939) erneut aufgehoben, im Februar 1939 eine Verfassung geschaffen, bei der der Beirat aus 8 beamteten, 2 ernannten und 10 gewählten Mitgliedern besteht, die Stimme des Gouverneurs als 21. Stimme im Beirat aber den Ausschlag gibt. So wurde die Bevölkerung dauernd von England der sonst so gepriesenen demokratischen Rechte beraubt. Der französische Völkerrechtler R. Genet schrieb: „Die Besetzung von Malta ist vom Gesichtspunkt des Völkerrechtes und des modernen Verfassungsrechtes außerordentlich empörend. Wenn die Engländer nicht auf Malta bleiben können, und wenn man bedenkt, daß ein Tag kommen könnte, an dem sie einwilligen müßten, abzuziehen, wenn auf der andern Seite es nötig wird, den Maltesern einen Protektor zu geben,

der ihnen das Leben überhaupt und das Leben in Sicherheit ermöglichte, so ist es gerecht, daß man Italien vor allen anderen für dieses Amt vorsieht. Nicht weil ich der Meinung bin, daß die Malteser 100 v. H. Italiener sind, sondern weil die Halbinsel der räumlich nächste Teil des Kontinents ist und die Italiener das verwandteste Volk sind, das die Malteser überhaupt haben.“

Gewiß haben die Engländer während des abessinischen Konfliktes ihre Flotte aus Malta, dem Hauptstützpunkt der Mittelmeerflotte, sogleich weggezogen, und die Einwirkungsmöglichkeit etwa der italienischen Luftflotte auf Malta kann nicht geleugnet werden. In den Inseln Pantelleria (83 Quadratkilometer) mit 9000 Einwohnern, einem kleinen Vulkankegel, Linosa und Lampedusa (20 Quadratkilometer) mit 2000 Einwohnern hat Italien auch Stellungen, die Malta flankieren und gefährden — aber man kann die Bedeutung von Malta nicht losgelöst von den anderen britischen Stellungen im Mittelmeer betrachten.

Die englische Position in Ägypten ist vergleichsweise jung. Der Sieg Nelsons über die französische Flotte bei Abukir an der ägyptischen Küste 1799 brachte noch keine Festsetzung der Engländer im wichtigen Nilland. Durch Mehemed Ali erlebte vielmehr Ägypten eine gesunde Reorganisation und eine vorübergehende Großmachtstellung. Leider ließen sich die europäischen Mächte von der englischen Politik bestimmen, geduldig zuzusehen, wie England diesen großen Reorganisator Ägyptens zurückdrängte.

Mit der Eröffnung des Suezkanals 1869 wurde man sich in London klar, „daß die einzige wirkliche Kontrolle des Kanals nur durch den Alleinbesitz Ägyptens gewährleistet werden konnte, auf den die britische Politik seit der Eröffnung des Suezkanals trotz gegenteiliger Versicherungen, wie der Enderfolg zeigt, eindeutig ausgerichtet war“ (Paul Schmitz-Kairos, „Englische Gewaltpolitik am Nil“). 1875 erwarb Disraeli vom Khediven Ismail jene 176 306 Kanalaktien durch Vermittlung des Bankhauses Rothschild; als 1876 der Khedive bankrott machte, wurde eine internationale Finanzkontrolle über Ägypten geschaffen, die 1878 verschärft und zu einer französisch-englischen Kontrolle umgestaltet

wurde. Im gleichen Jahre erwarb England Cypern; der damalige britische Außenminister Lord Salisbury hat selber betont, daß England mit der Eroberung Cyperns auf die Eroberung Ägyptens zielte. 1879 wurde der Khedive Ismail zur Abdankung gezwungen. Der ägyptische Feldherr Arabi Pascha, der eine ausgezeichnete Reform des Heeres durchgeführt hatte, wurde nun zum Vertreter der ägyptischen Unabhängigkeitsbewegung gegen England. England ließ ihn durch den Khediven Tewfik absetzen, aber das Volk erzwang seine Wiedereinsetzung in alle Ämter. Da inszenierte (11. Juni 1882) der englische Geheimdienst Ruhestörungen in Alexandrien. Arabi Pascha setzte diesen durch persönliches Eingreifen ein Ende und begann Alexandrien gegen die auf der Reede liegende britische Flotte zu befestigen. Der englische Admiral forderte die Unterlassung dieser Befestigung. Als sein Ultimatum nicht erwidert wurde, schoß England die Stadt Alexandrien zusammen, die unglückliche Stadt wurde (nach der Schilderung des englischen Publizisten Hulme Beaman) „ein Inferno Dantes, von einem Ende zum anderen in Flammen gehüllt, in dem das Feuer von Straße zu Straße um sich griff, wilde Erscheinungen in den Straßen sich abspielten und zu gigantischen Körpern angeschwollene Leichen, nackt und halb verkohlt, in den Rinnsalen lagen“.

Die Greuelthaten der englischen Truppen im eroberten Alexandrien waren beispiellos. Am 13. September 1882 unterlag Arabi Pascha einem englischen Landungsheer bei Tell el Kebir. Seitdem blieb England im Besitz der wirklichen Macht in Ägypten; von 1883 bis 1907 herrschte dort Lord Cromer, England bemächtigte sich nach der Niederlage der Mahdisten 1892 des Sudan — dabei war sein Heer von ägyptischem Geld bezahlt und bestand zum großen Teil aus ägyptischen Truppen. Vor Anfang des Weltkrieges organisierte der englische Geheimdienst (am 24. Juli 1914) ein Attentat auf den Khediven Abbas Hilmi, das mißlang. Sofort mit der türkischen Kriegserklärung (28. Oktober 1914) setzte es den Khediven ab und proklamierte ein britisches Protektorat über Ägypten. In schamloser Weise wurde das Land während des Weltkrieges von der britischen Militärverwaltung für ihre Zwecke ausgenutzt. „Als

der Krieg zu Ende ging, hatten die Engländer die erbitterte Abneigung der großen Masse der ägyptischen Bevölkerung geerntet“, schrieb der britische Publizist Major Polson Newman. Auf Grund des Selbstbestimmungsrechtes der Völker forderte eine Delegation (auf arabisch „wafd“) unter Baghlul Pascha von dem britischen Oberkommissar das Selbstbestimmungsrecht der Völker auch für Ägypten. Das war die Entstehung der Wafdpartei. Als England alles Entgegenkommen ablehnte, kam es im März 1919 zu einem verzweiferten Aufstand des ägyptischen Volkes, der von den englischen Truppen mit teuflischer Grausamkeit niedergeschlagen wurde. Zwar gelang es Ägypten 1922 eine formelle Anerkennung der Souveränität des ägyptischen Staates zu erreichen, aber nach der Ermordung des britischen Generalgouverneurs des Sudan und Oberbefehlshaber der ägyptischen Armee Sir Lee Staff (19. November 1924) erzwang England die Abdankung des Ministerpräsidenten Baghlul Pascha. Im Jahre 1936 wurde zwischen England und Ägypten ein Unabhängigkeitsvertrag geschlossen, der aber England die Besetzung des Suezkanals und ein „Bündnis“ mit Ägypten sicherte; die für Ägypten erreichten Vorteile sind dann wieder durch die britische Diplomatie weitgehend beseitigt worden. Im Frühjahr 1939 wurde Ägypten gezwungen, in Kriegsfällen den ägyptischen Generalstab dem britischen Generalstab zu unterstellen, und als der Krieg 1939 ausbrach, mußte die ägyptische Regierung die Beziehungen zu Deutschland abbrechen, der englische Polizeichef Rüssel verhaftete alle Deutschen, und Ägypten mußte innerhalb seines Landes den Kriegszustand verkünden, wodurch seine Armee auf Grund des Generalstabsabkommens unter britischen Oberbefehl trat. Ägypten ist heute wieder faktisch englisches Protektorat, auch wenn es formell als selbständiger Staat bezeichnet wird.

Palästina, bis 1918 ein Bestandteil des türkischen Reichs mit einer durchgehend arabischen Bevölkerung, ist von England während des Weltkrieges den Arabern zugesagt worden. Der britische Resident in Kairo, Sir Henry McMahon, als verantwortlicher Träger der britischen Politik, sagte durch Schreiben vom 24. Oktober

1915 dem Scherif Hussein als Vertreter des gegen die Türken gewandten großarabischen Nationalismus ausdrücklich den gesamten arabischen Volksraum „mit Ausnahme der Distrikte von Mersina und Alexandrette und der westlich von den Distrikten Damaskus und Homs, Hama und Aleppo gelegenen Teile Syriens“ zu. Damit war Palästina in vollem Umfange den Arabern versprochen. Es war Churchill, der Preislügner, der, als die Araber sich gegen den an ihnen verübten Betrug wehrten, als Colonial Secretary eine sogenannte „authentische Erklärung“ abgab, nach der der ganze Sandschak Jerusalem gleichfalls in diese Sonderregelung einbezogen sei. Das ist erweislich falsch, denn Jerusalem liegt ja nicht westlich des Distriktes Damaskus, sondern geradenwegs südlich. Die Araber mußten also mit Recht annehmen und haben auch angenommen, daß ihnen Palästina zugesagt war.

Zur gleichen Zeit aber teilte England durch das Sykes-Picot-Abkommen vom 16. Mai 1916 den Vorderen Orient mit Frankreich und Italien — und behielt sich dabei Haifa und Akkon vor; Palästina sollte internationales Gebiet werden. Zwei Kräfte waren es, die England zum Wortbruch an den Arabern bestimmten — der Zionismus und Shell. Um die Unterstützung des Weltjudentums zu gewinnen, sagte Lord Arthur James Balfour am 2. November 1917 in seiner Eigenschaft als Außenminister in einem Schreiben an Lord Rothschild den Juden zu: „Seiner Majestät Regierung betrachtet mit Wohlwollen die Schaffung einer nationalen Heimstätte in Palästina für das jüdische Volk und wird die größten Anstrengungen machen, um die Erreichung dieses Zieles zu ermöglichen, wobei klar verstanden werden soll, daß nichts getan werden soll, was die bürgerlichen und religiösen Rechte bestehender nicht-jüdischer Gemeinschaften in Palästina oder die Rechte und die politische Stellung der Juden in irgendeinem anderen Lande beeinträchtigen könnte.“

Damit erreichte England die Unterstützung des mächtigen Weltjudentums. Lord Rothschild aber hatte noch ein anderes Interesse. Sein Haus hatte die Entstehung der großen Shell-Erdöl-Gesellschaft des Juden Marcus Samuel finanziert und war mit der

Shell eng verbunden. Als nun England mit dem Niederbruch der Türkei sich im Erdölgebiet von Mossul festsetzte, wurde sogleich geplant, eine Erdölleitung von Mossul nach Haifa zu führen. Auf der Konferenz von San Remo (April 1920) einigten sich Shell mit den französischen Erdölinteressenten, denen 25 Prozent Beteiligung an der alten, in Versailles der Deutschen Bank abgenommenen Türkischen Petroleum-Compagnie zugesagt wurde, wofür Frankreich auf die Rechte an Mossul verzichtete und die Führung der Ölleitung durch französisches Gebiet in Syrien gestattete. Auf dieser Grundlage wurde dann Sir Herbert Samuel, faktisch als Vertreter des britisch-jüdischen Ölkapitals der Shell-Compagnie, zum britischen Oberkommissar in Palästina gemacht. Vergebens haben die Araber dann stets aufs neue verlangt, an der Verwaltung ihres eigenen Landes beteiligt zu werden. Sie wurden wirtschaftlich ausgekauft, politisch zugunsten der Juden ausgeschaltet und als Landeseinwohner zweiter Klasse behandelt. Sie haben vom demokratischen England das Recht, eine Volksvertretung in Palästina zu wählen und über ihre eigenen Schicksale zu bestimmen, mit den verständigsten Gründen zu erreichen versucht. Sie haben aber in Wirklichkeit nichts erreicht, sich dann 1920, 1928/29, 1936 und 1938 in heldenhaften Erhebungen zur Wehr gesetzt. Diese eine Million Araber — es sind eben die Nachfahren der gleichen Araber, die im Mittelalter die besten Kreuzheere Europas schließlich abschlugen! — hat zeitweilig viele Zehntausende britischer Truppen in Palästina gebunden.

In Palästina überschneiden sich heute scheinbar zahlreiche Interessen: England wünscht Palästina zu beherrschen, um es als nördliches Polster vor dem Suezkanal zu verwenden, und weil das Flottendreieck Cypern-Haifa-Port Said den Rückhalt der britischen Flotte im östlichen Mittelmeer darstellt, vor allem aber, weil die Erdölleitung die nahesten Versorgung der britischen Mittelmeerflotte mit Treibstoff ermöglicht; die Juden wollen Palästina haben aus den romantischen Gründen, weil sie es als ihr Heimatland ansehen, vor allem aber, weil sie auf diese Weise Zwangsverbündete des britischen Reiches sind, das auch sonst für ihre Interessen ein-

treten muß, wenn es sich der Juden als britischer Hilfstruppe in Palästina bedienen will, besonders aber weil die Machtposition des Hauses Samuel in der Shell-Compagnie eine der wichtigsten Stellungen des jüdischen Weltwirtschaftsimperialismus ist und weil sie außerdem den Islam, der stets judengegnerisch war, erniedrigen wollen.

Das Problem Palästina ist durchaus künstlich geschaffen worden. Die einzig verständige Lösung schlägt die arabische Seite vor — nämlich die Wiedervereinigung Palästinas mit einem Gesamt-arabischen Staate und die Unterstellung der Juden als Minderheit unter die arabische Verwaltung — was ja im Orient ein Jahrtausend und länger der Fall war und niemand störte. Palästina würde bei einer solchen Lösung, wenn das arabische Volk seinen natürlichen Reichtum, die Erdölfelder von Mossul zurücknehmen und seine Lande politisch vereinigen könnte, sofort aufhören, ein Brennpunkt der Weltpolitik zu sein; das an sich arme Land mit seinen religiösen Erinnerungen dreier Religionen würde rasch wieder ein für die Weltpolitik wenig interessantes Touristenland werden. —

Cyprien, seit 1878 in britischer Hand, ist von einer durchgehend griechischen Bevölkerung besiedelt. Den etwa 245 000 Griechen stehen 61 000 Mohammedaner türkischer Sprache gegenüber. Die erdrückende Mehrheit der Bevölkerung verlangt den Anschluß an Griechenland; das demokratische England aber verweigert ihr selbst jede Volksvertretung. Beschwerden von Zyprioten nach London werden in Cyprien bestraft. Den Grund dafür gab die britische Zeitung „Daily Mail“ (25. November 1935): „Infolge unbegreiflicher Fehler der englischen Regierung hat sich Italien in einen gefährlichen Feind verwandelt. Es ist in die Lebensader unseres Reiches eingedrungen, die wir infolge des Mangels an Luftflottenstützpunkten nicht mehr genügend schützen können. Wir müssen in die Zukunft sehen; die wichtigste Aufgabe ist die Schaffung eines Luftflottenstützpunktes im Nahen Osten. Für solchen Zweck liegt Cyprien ausgezeichnet . . . Die Insel beherrscht den Eingang zum Suezkanal und die Öllinie von Haifa. Nur 280 (eng-

lische) Meilen liegt Alexandria entfernt, das jetzt der strategische Mittelpunkt der Welt ist.“ —

Das englische Machtsystem im Mittelmeer ist an sich eine einzige Störung der dortigen Völker. Nach Mussolinis Bemerkung ist das Mittelmeer für England „nur ein Abkürzungsweg, für Italien aber ist es das Leben“.

Als größte Mittelmeermacht fühlt Italien sich besonders durch das englische Quervand durch das Mittelmeer belästigt und gestört. Zur Zeit des abessinischen Krieges brachen diese Gegensätze besonders scharf auf. England und Italien werden so lange in kein gutes Verhältnis kommen, wie die englische Macht im Mittelmeer besteht, in dem nun einmal Italien seine Interessen als vorherrschend ansehen muß. Die britischen Machtfestsetzungen in Ägypten, Palästina und dem Irak bringen England aber auch in einen unlöslichen Gegensatz zum Arabertum. Das Arabertum ist das letzte Großvolk der mittelalterlichen Kulturwelt, das noch nicht wie die Deutschen, Italiener usw. seine staatliche Einigung erreicht hat. Es wird sie unzweifelhaft einmal durchsetzen, und England muß so auf Grund seiner Machtstellung im Mittelmeer die Feindschaft der Araber mit allen ihren lästigen Rückwirkungen auf die Mohamedaner Indiens in Kauf nehmen.

Position für Position einzeln betrachtet ist die Mittelmeerstellung Englands gefährdet. Gibraltar ist viel zu klein, um gegen schwere moderne Artillerie und gegen Bomber gehalten zu werden. Der britische Militärschriftsteller Liddell Hart schrieb 1937: „Eine Flotte könnte schwerlich angesichts einer feindlichen Luftflotte auf dem Festland in Gibraltar gehalten werden.“ 1925 erschien in England das Buch eines Beamten des englischen Zivildienstes W. J. Lewington: „Öffentliche Anklage: Gibraltar als Festung — Eine Schande, ein Wahn, eine Falle!“ Die Spanier haben innerlich ihre Wünsche auf Wiedergewinnung Gibraltars nicht aufgegeben.

In Malta regiert England gegen den fast einmütigen Willen der einheimischen Bevölkerung, die sich dazu der vollen Sympathie Italiens erfreut. Militärisch könnte Malta von Sizilien und Pantel-

leria aus wahrscheinlich ziemlich rasch außer Gefecht gesetzt werden; ein sicherer Flottenstützpunkt wäre es jedenfalls nicht.

Für die italienische Flugwaffe, die 2000 Kilometer mit einer Bombenlast von 1500 Kilogramm pro Flugzeug überwinden kann, wäre es eine Kleinigkeit, von den vier italienischen Flugplätzen Syrakus, Marsala, Tripolis und Pantelleria aus Malta vernichtend zu treffen, eine britische Flotte auf der Reede von Malta zu zerschlagen.

Die Stellung am Suezkanal und in Ägypten ist erst recht gefährdet, einmal durch die innere Opposition Ägyptens selber, dann aber auch durch Angriffsmöglichkeiten aus dem italienischen Libyen und Rhodos. Cypern ist von der italienischen Luftwaffe auf Rhodos und Leros dauernd zu gefährden. Auch in Cypern regiert England über eine Bevölkerung, die fast einheitlich die englische Herrschaft ablehnt.

So hat es immer wieder Stimmen in England gegeben, die vorgeschlagen haben, das Mittelmeer aufzugeben, die Positionen im Mittelmeer zu räumen und den längeren, aber besser gesicherten Weg um das Kap der Guten Hoffnung vorzuziehen. Hektor C. Bywater als Marinesachverständiger Großbritanniens schrieb 1937 in den „International Affairs“: „Ich würde es unter gewissen Umständen für ratsam halten, unsere Streitkräfte bei Gibraltar und Aden, den beiden Toren des Mittelmeeres, zu konzentrieren, keine größeren Seekriegsoperationen im Mittelmeer selbst vorzunehmen, und es für unsere Handelschifffahrt als gesperrt zu erklären. Wir wollen nicht vergessen, daß unsere Interessen im Pazifik in jeder Hinsicht schwerer wiegen als diejenigen im Mittelmeer. Was sind Malta, Cypern, Ägypten, Palästina verglichen mit Australien, Neuseeland und unseren Inselbesitzungen an den Küsten des Stillen Ozeans?“ Diese Auffassung wird auch von Nichtengländern vielfach vertreten, so von Hans Hummel („Die Straße der Macht zwischen Gibraltar und Aden“), der Hektor C. Bywater zitiert und ausspricht: „Zum andern ist diese britische Macht eine glatte Illusion, sie ist ein Nichts, eine fixe Idee — mit einem typisch englischen Wort: eine Prestigefrage . . . Die unumschränkte Mittelmeerherrschaft Englands ist unter allen Umständen zu Ende.“

Danach müßte man die Engländer für Narren halten, daß sie noch ihre Positionen im Mittelmeer festhalten.

In Wirklichkeit haben sie zwei für sie sehr einleuchtende Gründe dafür, nicht aus dem Mittelmeer zu weichen, bevor man sie hinauswirft.

Zum ersten geht über das Mittelmeer der kürzeste Luftverkehrs-
weg zu Englands Besitzungen im Stillen Ozean. Die Luftverkehrs-
straße mit Australien, durch die man von London aus Sidney in
11½ Tagen (statt zu Schiff durch das Mittelmeer in 31 Tagen!)
erreicht, geht über Paris, Brindisi, Athen, Alexandria, Gaza,
Bagdad, Basra, die Bahreininseln, Oman, Swadar in Belutsch-
stan, Karachi, Kalkutta, Rangoon in Birma, Bangkok, Penang,
Singapore, Port Darwin in Nordaustralien. Der wichtigste Punkt
ist hier Alexandria, denn dort trifft sich die afrikanische Strecke, die
zum Kap führt, mit dieser indisch-australischen Strecke. Durch die
Flughäfen von Abu Sueir und Muaskar, durch die Luftflotten-
stellung von Mersah Matruh und an den Bitterseen ist dieser
wichtige Knotenpunkt abgesichert. Die Orient-Indien-Strecke ist
dann durch die Flugstützpunkte Gaza und Ramleh in Palästina,
durch Akaba an der wichtigen Dreistaatenecke, wo Ägypten,
Transjordanien und Saudi-Arabien sich am Golf von Akaba be-
rühren, und Qasr-el-Azraq, ferner Ammân in Transjordanien
gesichert; im Irak liegt die englische Luftflotte zum Schutz der
britischen Verbindung nach Indien und der Machtstellung der
Shell bei Mossul in den Flughäfen Dibban und Basrah. Am
Persischen Golf sind die wichtigen Erdölinselfn von Bahrein, die
zwar von Iran mit alten, berechtigten Ansprüchen begehrt werden,
durch den britischen Flugstützpunkt El-Muharraq gesichert. Ost-
arabien befindet sich unter englischem Protektorat und seine Küsten
werden seit 1931 von den Flugzeugen der britischen Luftflotte
planmäßig beflogen. Auf der direkten Strecke von Kairo nach
Basrah ist bei Rutbah die Verbindung mit der Strecke Kairo-
Bagdad geschaffen.

Die Engländer rühmen sich gerne, daß sie neben dem Suez-
kanal der Schiffe auch einen „Suezkanal der Luft“ geschaffen

haben, nämlich die Flugstrecke Rairo—Gaza—Rutbah—Bagdad—Basrah—Karachi (in Indien).

Eine Aufgabe der britischen Machtstellung im Mittelmeer würde das Flugband zwischen dem Mutterland und Indien abreißen lassen, das sowieso nicht sehr stark ist, da die englischen Flugzeuge nicht nur Frankreich, sondern auch italienisches und griechisches Gebiet überfliegen müssen.

Der tiefste Grund für die zähe Behauptung dieser „Straße der Macht im Mittelmeer“, obwohl alle ihre Positionen einzeln angreifbar oder mindestens gefährdet sind, ist aber noch ein weiterer: Die britischen Machtstellungen von Gibraltar bis Suez und Cypern stellen in ihrer Gesamtheit genommen eine echte Sperrinselskette gegen das gesamte Europa dar. Solange England diese Positionen hat, kann es, wie im jetzigen Kriege, den Verkehr durch das gesamte Mittelmeer überwachen. Dort, wo das Band zu dünn war, hat England durch Vertrag mit Griechenland sich die Benutzung der Häfen von Argostolion auf Repphallenia, Sudabucht auf Kreta und Pylos auf dem Peloponnes gesichert. Es kann so zwischen Europa und Afrika kein Schiff verkehren, das nicht von einem nahegelegenen britischen Kriegshafen angehalten und untersucht werden kann. Solange die europäischen Mächte insgesamt sich dies gefallen lassen, wird England stets in der Lage sein, vermittels dieser Sperrstellungen Europa von seinem natürlichen Ergänzungserdteil Afrika abzuschneiden, jedem Staat die Zufuhr afrikanischer Rohstoffe unmöglich zu machen und die Gesamtblockade Europas, die es im Norden durch seine Stellung auf den Shetland- und Orkneyinseln ausübt, durch eine weitvorgesobene Sperre im Süden Europas wirkungsvoll zu ergänzen. Nur wenn man die englische Stellung als Sperrinselsstellung gegen Gesamteuropa versteht, wird klar, warum England, ungeachtet der Brüchigkeit einzelner dieser Positionen, so zäh an ihnen festhält.

Das Sperrinselsystem des Roten Meeres

Das Rote Meer (arabisch Bahr el Ahmar) ist der nordwestliche Arm des Indischen Ozeans, etwa 449 000 Quadratkilometer groß,

mit 2300 Kilometern ein langer Schlauch im Südosten „zugebunden“, wo nur die schmale Ausfahrt Bab el Mandeb („Tor der Tränen“) offengelassen ist, im Nordwesten sich in zwei kleine Meerbusen, den Meerbusen von Akaba und den Meerbusen von Suez verzweigend. Der Meerbusen von Akaba könnte einmal dadurch Bedeutung erlangen, wenn aus irgendwelchen Gründen der Versuch gemacht würde, von ihm aus durch einen Kanal das Mittelmeer zu erreichen; der Kanal könnte sich dabei der alten Flußbetten des Wadi Scherif oder Wadi Arisch bedienen. Die Endstellung Akaba ist so nicht ohne Bedeutung; König Ibn Saud, der sie schon einmal im Besitz hatte, ist aus ihr durch die Engländer wieder verdrängt, und die Stadt an das britische Mandat Palästina angeschlossen worden. Vor dem Meerbusen von Akaba liegen die Inseln Senafir und Tiram, die sich König Ibn Saud bereits gesichert hat, so daß er die Einfahrt in diesen Meerbusen kontrollieren könnte.

Der Meerbusen von Suez, eines der befahrensten Gewässer der Welt, verbindet das Rote Meer durch den Suezkanal mit dem Mittelmeer. Er ist heute von beiden Seiten von ägyptischem Gebiet eingeschlossen; die seinem südlichen Ausgang an der Djibalsstraße vorgelagerten Inseln Scheschuan, Sauile und Djafatin sind ebenfalls ägyptisch, d. h. solange Ägypten unter englischer Vorherrschaft steht, von England beherrscht.

Auf der afrikanischen Seite des Suezkanals reicht Ägypten bis kurz südlich des nördlichen Wendekreises; auf der Höhe der winzigen Rüstinsel Meriar beginnt die Küste des Sudan, der seit 1936 unter einem englisch-ägyptischen Condominium steht, das in Wirklichkeit die englische Beherrschung dieses reichen Baumwolllandes verschleiert, sie reicht bis Ras Kasar. Die Engländer beherrschen militärisch den Sudan; neben ihnen stehen in dem großen Gebiet nur drei ägyptische Bataillone und wenige ägyptische Beamte. Südlich des Sudan schließt die alte italienische Kolonie Erythräa, heute ein Teil des italienischen Ostafrikaimperiums, an.

Die gesamte gegenüberliegende arabische Küste von Akaba bis Hairan befindet sich unter der Herrschaft des Königs Ibn Saud;

lediglich die Landschaft Jemen stellt einen selbständigen Kleinstaat unter der Herrschaft des zur saiditischen Sekte der Schiiten gehörigen Imam von Jemen dar; er ist aber durch den Frieden von Taif 1934 verpflichtet, seine Außenpolitik in Übereinstimmung mit König Ibn Saud zu führen. Vor der Küste haben sich die Engländer schon im vorigen Jahrhundert die Insel Kamaran gesichert.

Am Bab el Mandeb drängen sich die Machtpositionen. Auf der afrikanischen Seite liegen das italienische Kolonialimperium mit der Assabbai, der frühesten Festsetzung der Italiener schon aus dem Jahr 1880, ferner Frankreich mit Französisch-Somaliland und dem wichtigen Hafen Dschibuti, jahrzehntelang dem Ein- und Ausfuhrhafen Abessinien, der erst seit der Eroberung dieses Landes durch die Italiener an Bedeutung gesunken ist, von Italien ausdrücklich unter den von Italien beanspruchten französischen Gebieten genannt. Gegenüber an der arabischen Küste liegt das kleine Kap und Haff Scheich Said, das Frankreich 1868 zur Sicherung des Suezkanals in Besitz nahm und noch heute in Anspruch nimmt. An ihm berühren sich Jemen und die englische Kronkolonie Aden, eine der wichtigsten Seefestungen der britischen Macht; es wurde schon 1837, als dort ein englischer Dampfer strandete, beansprucht, im Januar 1838 zwang England den Abdali Scheich zum Ersatz für diesen von seinen Leuten geplünderten Dampfer, an England Aden abzutreten. Als die Engländer aber mit der Besatzung kamen, weigerte sich der Scheich, die Stellung zu übergeben. Am 19. Januar 1839 wurde darauf Aden bombardiert und gestürmt. Seitdem haben die Engländer ihr Protektorat Aden immer weiter ausgedehnt und es schließlich von 10 000 Quadratkilometer (1913) auf über 100 000 Quadratkilometer (1936) vergrößert, 1938/39 mit Bombenflugzeugen auch das östlich davon anschließende Gebiet von Hadramaut unterworfen.

Die wichtigste Stelle, die „Sperrinsel“, die wie ein Pfropfen das Rote Meer im Südosten verschließt, Perim, hat England sich bereits 1801 gesichert. Die kleine Insel, ohne Süßwasser, 5,5 Kilometer lang und 1800 Meter breit mit einem geräumigen

Hafen, gebildet aus dem alten Kraterkessel, hat England, als Napoleons Expedition nach Ägypten Indien zu gefährden drohte, zum erstenmal besetzt; 1857 hat es die Besetzung wiederholt und die Insel befestigt, als es durch den Bau des Suezkanals eine Gefährdung seiner Machtstellung in Indien befürchtete.

Sollte je der Suezkanal der britischen Kontrolle entgleiten, so kann von Aden und Perim aus dennoch England jede Verbindung zwischen Europa und Ostasien durch das Rote Meer abschneiden, damit aber für Italien auch die Erreichung aller Häfen des italienischen Somaliland von der See aus nach Belieben unmöglich machen.

Hier im Roten Meer ist ein echter Brennpunkt der Weltpolitik. Es stoßen zusammen die britische Macht in Ägypten und im anglo-ägyptischen Sudan, auf Perim und in Aden, sowie im britischen Somaliland, das italienische Ostafrikaimperium und der arabische Nationalismus, der mindestens auf der arabischen Halbinsel, in Ägypten und im Sudan durchaus legitime Ansprüche erhebt; eingeklemmt in diesen Streit liegt das französische Somaliland; interessiert sind alle schiffahrttreibenden Mächte Europas und Ostasiens an dieser wichtigen Verkehrsstraße. In gewisser Hinsicht ist das Rote Meer so nur ein verlängerter Suezkanal, in dem Englands Vorherrschaft nun besonders schwer auf allen anderen Benützern dieser wichtigen Meeresstraße lastet. Es wird der Politik noch sehr viel zu schaffen machen.

Sperrinseln vor dem asiatischen Festland

Im Golf von Aden. Sollte Perim je verlorengehen, so hat Großbritannien eine weitere Sperrlinie geschaffen, die nun nicht das Rote Meer, sondern den Golf von Aden, die Verbindungsstraße des Indischen Ozeans zum Roten Meer sperrt. Es sind die drei Inselgruppen Abd al Kura, Sokotra und die Kuria-Muria-Inseln, die sich wie ein, wenn auch lose gespanntes Band vor den Golf von Aden legen. Während Abd al Kura nur winzig ist, haben die Kuria-Muria-Inseln eine durchaus erhebliche politische Be-

deutung. Die wasserarme und baumlose Gruppe mit etwa 14 000 arabischen Einwohnern sperrt die Zufahrt zur gesamten Ostküste Arabiens, flankiert aber besonders die Ausfahrt aus dem Golf von Aden. England hat sich diese Inseln schon im 19. Jahrhundert gesichert.

Sokotra, die Sperrinsel vor dem Ausgang des Golf zu Aden, 90 Kilometer breit, 130 Kilometer lang, mit einer Gesamtfläche von 3579 Quadratkilometer, ist durch Quellen und fließende Bäche von Süßwasser für die Schiffsversorgung wertvoll; nur der westliche Teil ist wüstenartig. Die Bevölkerung, ein Gemisch von Arabern, Somali und Indern, von der sich die eigentliche Urbevölkerung, ein südarabischer Stamm, noch deutlich abhebt, ist politisch für England nicht gefährlich. Die Insel bekam erst Bedeutung, als 1507 die Portugiesen sie eroberten. Damals war diese Eroberung geradezu von weltgeschichtlicher Bedeutung. Der mittelalterliche „Welthandel“ beruhte darauf, daß die Araber die von Europa (man konnte dort weder einmachen, noch konservieren) zur Würzung der Fleischspeisen so dringend benötigten indischen Gewürze, dazu Seidenwaren und Edelsteine aus Ostindien holten, sie gegen europäische Leinwand (aus Flandern und vom Niederrhein), deutsche Metalle (aus Tirol und Steiermark) und europäische Handwerkerzeugnisse eintauschten. Auf der Grundlage des Gewürzhandels waren die Araber reich geworden, und die Städte Deutschlands und Italiens gediehen durch den Handel mit ihnen. Als die Portugiesen unter Vasco da Gama Afrika umsegelten, sperrten sie mit der Wegnahme von Sokotra den arabischen Handel nach Indien und leiteten den indischen Gewürzhandel auf Lissabon um. Der wirtschaftliche Niedergang des einst so reichen arabischen Orients, Venedigs, aber auch der oberdeutschen Städte, war die Folge. Die Wegnahme von Sokotra hat die mittelalterliche Wirtschaftsblüte Oberdeutschlands viel mehr getroffen als die Entdeckung Amerikas durch die Spanier. Als der Imam von Maskat die Portugiesen wieder aus Sokotra vertrieb, war die alte arabische Vormachtstellung im Indienhandel nicht wieder herstellbar. 1853 erwarben die Engländer Sokotra, ursprünglich nur als Kohlen-

station für ihre um Afrika fahrenden Schiffe, gaben es dann sogar wegen seines fiebrigen Klimas wieder auf, besetzten es aber 1878 aus Mißtrauen gegen mögliche Überraschungen aus dem Suezkanal aufs neue und erklärten es 1886 für britischen Besitz.

Vor Indien. Die der Küste Ostindiens vorgelagerten Lakadiven und Malediven, in fremder Hand gefährliche Sperr- und Blockadeinseln gegen die indische Westküste, sind fest in englischer Hand; ebenso die Andamanen und Nikobaren östlich der indischen Küste; der Merguiarchipel blockiert, falls dieser je gebaut werden sollte, den oft erörterten und nie begonnenen Kanal von Kra. So ist die Perle des britischen Weltreiches, das reiche, um Selbständigkeit kämpfende Indien, auf allen Seiten von britischen Inselstellungen flankiert und abgeschirmt — daselbe England, das überall mit Scharfblick die Sperr- und Blockadeinseln vor fremden Küsten erworben hat, ist hier auf der Hut gewesen und hat durch rechtzeitige Besitzergreifung die Entstehung solcher fremden Machtstellungen in bedrohlicher Nähe seiner indischen Küsten verhindert; etwa die deutsche Ostindienkompanie Kaiser Karls VI. von den Nikobaren nach wenig Jahren wieder verdrängt.

Nicht eigentlich als Sperr- und Blockadestellungen kann man die Inseln des niederländischen Ostindienreichs bezeichnen; sie sind eine Welt für sich, aber als gewaltiger Riegel zwischen dem Indischen Ozean und dem Chinesischen Meer dann nicht ohne größte weltpolitische Bedeutung, wenn vereinte Kraft der ostasiatischen Staatenwelt einmal nach Westen vorstoßen wollte, wie sie Trittssteine erst der Portugiesen (nach Makao), dann der Holländer (nach Formosa und zu ihrer alten Handelsniederlassung Deshima in Japan), endlich Englands bei seinem Einbruch in Ostasien, beginnend mit dem Opiumkrieg von 1842, waren.

Dagegen finden sich in Ostasien natürliche Sperrinseln, die schon gelegentlich zu Brennpunkten politischer Auseinandersetzung geworden sind.

In Ostasien. Der Küste von Annam, dem abhängigen Kaiserreich der französischen Besizung „Union Indochinoise“, vorgelagert ist ein Gewirr von Sandbänken, Riffen und Inselchen, bekannt als

Paracelinseln und zerfallend in die „Crescent-“ und „Amphitritegruppe“, bis dahin nur bekannt als Ausfuhrgebiet von Fischen, Schwalbennestern und Schildkröten nach Südchina und Indochina — seestrategisch aber ein „Paradies der U-Boote“, von wo die ganze Küste des mittleren Französisch-Indochina in Schach gehalten werden könnte.

Nordwestlich von ihnen liegt die große, der Küste vorgelagerte südchinesische Insel Hainan, nur durch eine 25 Kilometer breite Straße vom Festland getrennt, an den Küsten von Chinesen, im Inneren von eigenartigen, vorchinesischen Gruppen Südchinas verwandten Stämmen bewohnt. Auf unseren Landkarten sind die Paracelinseln und Hainan als „chinesisch“ eingetragen, in Wirklichkeit ist Hainan von der japanischen Flotte am 20. Juni 1938 besetzt worden; Japan bestritt, hier territoriale Wünsche zu verfolgen, wies auch mit Recht darauf hin, daß der, übrigens sachlich überholte, japanisch-französische Vertrag von 1907, durch den sich Japan und Frankreich verpflichtet hatten, die Unverletzlichkeit der an ihre Besitzungen grenzenden chinesischen Gebiete zu respektieren, keine Anwendung finden könne, da japanische Patrouillenboote von Hainan aus angegriffen worden seien . . . Sehr richtig schrieb damals die Kölnische Zeitung (29. Juni 1938): „Hainan ragt wie ein großes Bollwerk von der Südspitze Chinas aus in das Südchinesische Meer hinein, und zwar gerade an einer Stelle, wo sie in japanischen Händen das bisherige Gleichgewicht dort völlig umstürzen würde. Zunächst vermöchte Japan mit ihr die Bucht von Tongking abzuriegeln und dadurch den nördlichen Teil von Französisch-Indochina militärisch zu beherrschen. Zum anderen hätten die Japaner auf der Insel mit ihren guten Häfen einen Stützpunkt, von dem aus sie jederzeit den Verkehr zwischen den britischen Festungen Singapur und Hongkong in die Flanke packen können. Hongkong könnte dann von Formosa im Osten und von Hainan im Westen aus geradezu in die Zange genommen werden. Zum dritten hätten die Japaner einen Stützpunkt auch gegenüber den Philippinen und könnten gegen diese amerikanische Inselgruppe von Formosa und Hainan aus vorgehen.“ Trotz des Protestes der

französischen Regierung ist Japan auf Hainan geblieben, hat vielmehr auch selbst die heftigsten Proteste erhoben, als die Franzosen Truppen auf den Paracelinseln landeten. Wichtigere Dinge, der herausziehende Konflikt in Europa, ließen diesen Streit zurücktreten, doch sind seit der Besetzung von Hainan alle nördlich der Insel gelegenen englischen und französischen Besitzungen in China, d. h. das französische Kwangtscheu-wan wie das englische Hongkong, jederzeit abzuschneiden.

Das heutige japanische Reich ist vom 50. bis zum 20. Grad nördliche Breite, von der Grenze Japans und der Sowjetunion bis zu Votel Tobago, ostsüdost von Formosa (Taiwan), wie eine Sperrkette Ostasien vorgelagert. Man würde aber das Wesen Japans verkennen, wenn man die Hauptfunktion seines langgestreckten Inselreichkörpers in der Blockadefunktion gegenüber dem ostasiatischen und ostsibirischen Festlande sehen wollte, das in der Tat mit seinen wichtigsten Häfen nur dann Verbindung mit der weiten Welt erlangen kann, wenn es den Verkehr an japanischen Inseln vorüberleitet: Südsachalin (Karafuto), Hokkaido, die Hauptinsel Nihon, Kjusiu, die Riu-Kiu-Inseln und Formosa (Taiwan) verlegen gewiß jedem Ausfall aus den Häfen des Festlandes Ostasiens den Weg (wie ihn 1274 und 1281 die Mongolen versuchten), vor allem aber legen sie sich wie ein schützender, stählerner Panzer um die Küsten Chinas. Das Wesen einer Blockadeinsel oder Sperrinsel ist, daß sie einer „raumfremden Macht“ die Möglichkeit gibt, eine Küste zu „kontrollieren“ und zu beherrschen, von ihr aus den Handel zu lähmen — Japan aber ist nicht raumfremd, sondern zugehörig und führend im ostasiatischen Raum. Es ist darum ungeschichtlich, etwa die Rolle einer Europa entwachsenen und entfremdeten Macht mit dauernden Blockadetendenzen gegenüber dem Festlande wie England mit der Stellung des japanischen Reiches vor den Küsten Ostasiens zu vergleichen, so naheliegend manche Übereinstimmungen sein mögen. In Wirklichkeit hat England stets Europa in Unruhe halten, notfalls seine stärksten, zur Herstellung eines verständigen Zusammenlebens berufenen Mächte durch Blockade niederwerfen und den Kontinent schwächen wollen —

Japan dagegen hat durch immer weiter dringendes Vorgehen auf dem Festlande vielmehr die Schaffung einer neuen Ordnung dort in die Hand genommen, die Zusammenfassung des Festlandes als Aufgabe verstanden und bewußt bejaht.

Der Mensch ist der Gestalter der Geschichte — aus einer sehr ähnlichen erdkundlichen Gegebenheit haben Engländer und Japaner etwas völlig Verschiedenes gemacht —, die Engländer haben nur ihre geographisch gegebenen Vorteile selbstsüchtig ausgenützt, Japan hat Verantwortung, Bürde und Berufung seiner geopolitischen Stellung vor der Küste Ostasiens auf sich genommen.

Sperrinseln vor Afrika

Afrika, der insellose Erdteil, hat nur zwei echte Sperrinselngruppen an seiner West- und eine an seiner Ostküste.

Niemand könnte an der Nordwestküste Afrikas hinabfahren, wenn die Kanarischen Inseln in der Hand einer Macht wären, die stark genug und zugleich gewalttätig genug wäre, um solche Fahrten zu hindern. Die Kanarischen Inseln, 7273 Quadratkilometer mit 474 000 Einwohnern, insgesamt 12 Inseln, davon 5 unbewohnt und 7 bewohnt, recht vulkanisch, wurden 1402 von dem Abenteurer Johann de Béthencourt zuerst angegriffen; bis 1496 wehrten sich die Ureinwohner, die blonden, zur frühnordisch-fälischen Megalithkulturwelle Nordafrikas gehörigen Guanchen, bis sie vernichtet oder mit den spanischen Einwanderern verschmolzen waren. Seitdem gehören die Inseln zu Spanien, werden heute als Provinz des europäischen Spanien gerechnet; ebenso gehört die afrikanische Gegenküste Rio de Oro Spanien — niemals aber hat Spanien diese Blockadestellung zwischen Europa und Mittelafrica mißbraucht. Es hat den Sperrinselcharakter der Kanaren nie entwickelt.

Die Kapverdischen Inseln, nun schon 570 Kilometer von der Westspitze Afrikas entfernt, neun bewohnte und einige kleine unbewohnte Inseln, wurden 1441 von den Portugiesen unbewohnt aufgefunden und besiedelt. Die Inseln sind als Zwischenlandeplatz und Kohlenstation im Seeverkehr mit Südafrika und Südamerika

von erheblicher Bedeutung — dennoch hat Portugal die Möglichkeit, von hier aus den Handel anderer Staaten zu hemmen, mindestens seit Jahrhunderten nicht ausgewertet — teils aus Schwäche, teils aus geringer Begabung des alten Seefahrer-volkes für wirkliches Piratentum. In gewisser Hinsicht haben diese Inseln allerdings eine latente strategische Bedeutung im größeren Zusammenhang. Portugal ist mit England durch den Lord-Methuen-Vertrag vom 27. Dezember 1703, der wieder auf ein altes Defensivbündnis von 1372 zurückging und 1810 erneuert wurde, verbunden gewesen; 1836 wurden zwar wesentliche Bestimmungen dieses Vertrages aufgehoben, doch hat sich die Überzeugung von einer britisch-portugiesischen Interessengemeinschaft in diesem Raume lange gehalten. „Das portugiesische Kolonialreich ist in das britische Empire eingebettet. An der leichtverletzlichen Küste Portugals fahren die britischen Schiffe entlang. Andererseits: die lebenswichtigen Seewege Englands nach Indien und Südafrika, der Suezweg — und der Kapweg nach Südamerika und der Weg nach Westindien führen an der Küste Portugals beziehungsweise an den portugiesischen Inselgruppen vorbei. England kann unter keinen Umständen zulassen, daß die portugiesischen Häfen in dem strategischen Dreieck Lissabon—Azoren—Kap Verde in feindliche Hände gelangen“ (Walter Pahl, „Das politische Antlitz der Erde“).

In O s t a f r i k a hat einmal das große Madagaskar mit den vorgelagerten Comoren die Möglichkeit, Sperrfunktionen gegen die ostafrikanische Küste auszuüben. Eine starke Seemacht auf Madagaskar könnte in der Tat die Küsten Ostafrikas von Port Elizabeth bis Mombassa sperren. Madagaskar ist die viertgrößte Insel der Erde, von der Ostküste Afrikas durch den nur 370 Kilometer an seiner schmalsten Stelle breiten Kanal von Mozambique getrennt, seiner Pflanzen- und Tierwelt nach schon Afrika recht fern, im Westen von negerischen Stämmen, in der Mitte und im Osten von den malαιο-polynesischen Hova bevölkert. Die Portugiesen haben die Insel 1500 entdeckt, 1504—1507 sie immer wieder angesegelt, 1529 haben französische Seefahrer sie zuerst erreicht, erst 1591 ein

Engländer; 1593 landete der berühmte holländische Admiral Cornelius de Houtman auf Madagaskar; die Holländer haben auch die ersten Schritte zur Erforschung der Insel getan. Die französische Orientkompagnie mit Patent von 1662 nahm dann die Erforschung der Insel in die Hand; Etienne de Flacourt gründete das Fort Dauphin 1648, und die Franzosen begannen, sich auf Madagaskar fest einzurichten. Zwischen 1772 und 1784 spielte auf Madagaskar die merkwürdige Episode des polnischen Offiziers Benyowski, der sich zum König von Madagaskar machen wollte; in den Kämpfen Englands gegen Napoleon setzten sich 1809 die Engländer fest, aber auf Grund des Pariser Friedens vom 3. Mai 1814 bekam Frankreich die Insel Réunion und seine immer noch sehr kleine Küstenniederlassungen auf Madagaskar zurück. Seitdem aber ließen die Engländer die Insel nicht mehr aus den Augen, der britische Gouverneur der Insel Mauritius unterstützte das Howareich im mittleren Madagaskar eifrig gegen die Franzosen und schloß schließlich einen Bündnisvertrag mit ihm. Um 1830 waren die Franzosen fast ganz von der Insel verdrängt und auf wenige Küstenplätze beschränkt. 1869 trat die Königin Ranavalona II. mit ihrem ersten Minister zur anglikanischen Kirche über; 1884 kam es zu einem Kriege zwischen Frankreich und den Howa, wobei die Howatruppen unter dem Kommando eines englischen Oberst Shervington standen. Dennoch gelang es Frankreich 1886 ein Protektorat durchzusetzen. In Wirklichkeit trieben die Howa weiter Opposition und fanden dabei die lebhafteste Unterstützung der Engländer, bis General Gallieni, im Weltkrieg der Verteidiger von Paris, 1897 nach heftigen Kämpfen die letzte Königin der Howa, Ranavalona III. absetzte und bis 1899 die Insel fest in die französische Hand brachte.

So mußte England mit einer schwächeren lokalen Position in Ostafrika sich begnügen — ein Zustand, der für Großbritannien nur dadurch „erträglich“ ist, daß Frankreich über keine gefährliche Flotte mit Offensivcharakter verfügt.

Sansibar vor der Küste Ostafrikas ist die wichtigste jener Festsetzungen der kühnen arabischen Seefahrer der ostarabischen Küste,

des heutigen Sultanat Omân. Sansibar selbst ist 1591 Quadratkilometer groß und wohl schon im 10. Jahrhundert von Arabern besiedelt. Die Portugiesen haben dann in ihrem konsequenten Kampf gegen die arabischen Positionen an der Ostafrikaküste auch Sansibar angegriffen und vorübergehend in ihren Besitz gebracht, sind aber der kriegerischen Araber nicht Herr geworden und verloren Sansibar endgültig 1784 an den Oman von Maskat. Das Herrscherhaus von Maskat siedelte 1840 mit einem Zweig dorthin über. Als das Deutsche Reich sich für Ostafrika zu interessieren begann, erreichte es, daß Sultan Seyid Bargasch am 14. August 1885 die deutsche Schutzherrschaft in den Küstenlandschaften Ringani, Wami und Witu anerkannte und die Häfen Pangani, Bagamojo und Daressalam der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft abtrat. Er starb über diesen Verhandlungen, die sein Nachfolger Seyid Rhalifa 1888 durch Vertrag mit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft bekräftigte; derselbe trat an die Englisch-Ostafrikanische Gesellschaft 1889 Hafenplätze und Inseln an der Somaliküste ab. Da zerstörte der deutsch-englische Vertrag vom 18. Juli 1890 die politische Ausdehnung des Deutschen Reiches in Ostafrika. Gegen die Abtretung der Insel Helgoland und des Küstenstriches gegenüber Sansibar gab Deutschland seine Schutzherrschaft über das Sultanat Witu und Deutsch-Somaliland auf und erklärte sich einverstanden, daß der Sultan von Sansibar unter britischen Schutz gestellt wurde. Lediglich die Insel Mafia (347 Quadratkilometer) blieb Deutschland, während Sansibar und das dazugehörige Pemba unter britisches Protektorat traten.

Seit jener Zeit liegen die beiden Inseln Pemba und Sansibar als Blockadestellungen direkt vor der Küste unseres alten Deutsch-Ostafrika, sind auch im Weltkrieg sogleich für Landungen an dessen Küste benutzt worden. Mit der Aldabrainsel und den kleinen englischen St. Pierre-, Cerf- und Providenceinseln, den Amiranten und Seychellen bildet Sansibar so einen nach Norden offenen Halbkreis britischer Inselstellungen nördlich Madagaskar und an der ostafrikanischen Küste, vorzüglich geeignet, falls je Deutsch-Ostafrika wieder in deutsche Hände kommen sollte, dieses zu

blockieren und zugleich die langgestreckte Küste von Italienisch-Somaliland zu bedrohen. Fehlt auch Madagaskar als besonders wertvolles Stück in diesem System, so ist doch wieder die übliche britische Blockadeposition hier geschaffen. Die Amiranten sind elf waldige kleine Flachinseln und seit 1814 in britischem Besitz, die Seychellen, vielfach als Verbannunginseln gegen unbequeme Vertreter des arabischen Nationalismus (Baghlul Pascha, Palästinaaraber) benutzt, sind 1502 von Vasco da Gama entdeckt, waren von 1742 bis 1790 französisch, und sind seitdem britisch. Sie umfassen 34 Inseln mit 264 Quadratkilometer und sind Flottenstützpunkte. Die kleine Aldabragruppe, zusammen 143 Quadratkilometer, bildet eine marinepolitische Vorpostenstellung gegen Madagaskar.

Die Sperrinseln vor dem amerikanischen Kontinent

A m e r i k a ist in seiner nördlichen wie in seiner südlichen Hälfte durch ein überlegtes Sperrinselsystem beobachtet.

Den St. Lorenzgolf nach Süden abschirmend ist Neuschottland im britischen Besitz soweit vorgeschoben, daß diese Insel (55 500 Quadratkilometer mit 527 000 Einwohnern, wertvoll durch ihre Hochseefischerei und Kohlenvorkommen, auch mit meist eisfreien Häfen, von England 1755 den Franzosen abgenommen) bewirkt, daß noch heute kein Schiff nach Boston ein- oder ausfahren kann, das nicht von Neuschottland abgefangen werden könnte.

Die Bermudainseln, 300 kleine Eilande und Klippen, zusammen 50 Quadratkilometer groß, aber wegen ihrer Bedeutung ein eigenes britisches Gouvernement, liegen nur 1050 Kilometer vom Kap Hatteras des nordamerikanischen Staates Nordkarolina entfernt. Diese kleine Gruppe, von der nur 19 größere Inseln bewohnt sind, ist eine echte Wächterinselgruppe und vermag nach Bedarf den ganzen Schiffsverkehr von Europa bis zur nordamerikanischen Küste von Newyork bis Charleston in Virginia zu überwachen und zu stören, falls an den Bermudas genügend starke und schnelle Streitkräfte liegen. Als Kohlen- und Erfrischungsstation, vor allem

aber als Beobachtungsposten gegenüber den Vereinigten Staaten, hat Bermuda die höchste Bedeutung, so daß man es vielfach ein „Gibraltar der Westsee genannt“ hat. Ursprünglich von den Spaniern entdeckt (1521), wurde Bermuda 1612 von den Engländern aus Virginia besiedelt.

Die Bahamainseln, die von der Südostküste von Florida auslaufend mit den Turksinseln bis zur Nordküste von Haiti streichen, insgesamt von England in zwei Gebiete geteilt, das eigentliche Gouvernement der Bahama mit 13 960 Quadratkilometer und das Gouvernement der Turks- und Caicosinseln mit 430 Quadratkilometer, stellen eine vorbildliche Sperre der Floridastraße zwischen Florida und Kuba gegen Osten und der Windwardpassage zwischen Kuba und Haiti dar. Sie sind zugleich als Ausgangspunkt für Unternehmungen gegen die Küste der Vereinigten Staaten von Charleston bis Miami vorzüglich geeignet.

Neuschottland, Bermuda und Bahama stellen gefährliche Blockadepositionen in der Hand Englands gegen die Vereinigten Staaten dar. Als solche sind sie einmal im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg (1775—1783), dann auch im zweiten Englisch-Amerikanischen Kriege (1812—1814) in Erscheinung getreten. Von diesen Inseln aus nahmen die Engländer das Recht in Anspruch, amerikanische Schiffe, einschließlich Kriegsschiffe zu untersuchen, ob auf ihnen nicht desertierte englische Matrosen seien, von hier führten sie eine rücksichtslose Blockade (1812—1814) durch. Im Amerikanischen Sezessionskriege (1861—1865) unterstützte England von hier aus die Bestrebungen der Südstaaten zur Losreißung von der Union, gab den Kapern der Südstaaten Ausrüstung und Verpflegung und führte Schiffe bis an diese Inseln, die dann dort an die Südstaaten verkauft wurden. „Schon 1862 hatte das Blockadebrechen zwischen den Konföderierten (Südstaatlern) und den britischen Häfen der Bermudas und Bahamas große Ausdehnung angenommen. Die Briten lieferten den Südstaaten ständig Kriegsmaterialien . . . Proteste von Washington wurden von London mit Drohungen beantwortet . . . das Volk der Nordstaaten legte mit voller Berechtigung und wachsender Empörung die Schuld für die großen

Schlüssel zur Gartenpforte der USA. hat noch immer der König von England in der Tasche“.

Die Südwestküste von Ruba ist vom britischen Jamaika und von den großen und kleinen Caymaninseln, gleichfalls in britischer Hand, wohl beobachtet. Mit der britischen Position von Belize (Britisch-Honduras) zusammen bilden sie eine höchst interessante marinepolitische Stellung, die die Verbindung vom Golf von Mexiko durch den Yucatankanal zum Karibischen Meer beobachtet. Sie sind insofern ein kleines Problem, weil einmal Britisch-Honduras zum größeren Teil von der Republik Guatemala als zu Unrecht entrissene Provinz beansprucht wird, ferner weil Jamaika und die Caymaninseln Restpositionen britischer Seemachtsstellungen in einem Seeraum darstellen, der für die Vereinigten Staaten als Verbindung zwischen Neuorleans und Galveston, dem wichtigen Kriegshafen, hinüber zum Panamakanal lebenswichtig ist, und wo die USA. mit ihrem starken Einfluß auf Ruba, Haiti, der Dominikanischen Republik und ihrem Besitz von Portorico sich als Vormacht fühlt.

Eine ähnliche Störungsposition gegenüber dem wichtigen Erdölgebiet des nördlichen Venezuela könnten unter Umständen die britischen Besitzungen in den Kleinen Antillen, von Norden nach Süden Anguila, Barbuda, Antigua, Montserrat, St. John, St. Christopher, Dominica, St. Lucia, St. Vincent, Grenada, ferner Barbados und Trinidad darstellen. Abgesehen von den beiden französischen Inseln Martinique und Guadelupe, sowie von den aus der dänischen Hand von USA. erworbenen Jungferninseln und St. Thomas ist noch heute die Mehrzahl der Kleinen Antillen im britischen Besitz zusammengefaßt. Man sieht leicht diese Inselpositionen Englands als eine alte „entmachtete Wachtumspitze“ an; in Wirklichkeit ist die britische Macht dort gar nicht alt, Dominica, St. Vincent, Grenada und Tobago ist den Franzosen erst 1763, Trinidad erst 1797 den Spaniern, Santa Lucia gleichfalls den Spaniern erst 1803 durch England entrissen worden. Mag auch damals für den Erwerb die heute gesunkene Bedeutung des Zuckerrohrbaus im Vordergrund gestanden haben — die Sperrposition ist

geblieben und kann bei Einsatz genügender Flottenmacht jederzeit aktiviert werden. Ein erster Schritt dazu ist mit der Besetzung des niederländischen Antillenbesitzes Curaçao, Anilo, Saba, St. Eustatius, Bonaire und Halb-St. Martin im Mai 1940 bereits getan.

Ruba konnte in der spanischen Hand (bis 1898) unter Umständen als Sperrinsel gegen die Küste der USA. in Florida und bis Neuorleans verwandt werden; das ist seit der Stabilisierung des Einflusses von USA. in Ruba weggefallen.

S ü d a m e r i k a ist ein inselarmer Erdteil.

Abgesehen von den Kleinen Antillen, Tobago und Trinidad liegen lediglich vor Venezuela die Inseln Aruba, Curaçao und Bonaire, im Besitz der Niederlande; auf Curaçao ist die wichtige Erdölraffinerie der Shell, auf Aruba die Erdölraffinerie der amerikanischen Standard Oil of New Jersey. Ferner könnten als Blockadeinseln die im britischen Besitz befindlichen Abesinseln südlich Bonaire, eine winzige Inselgruppe, aber in nächster Nähe der Hauptstadt von Venezuela, Caracas, ausgewertet werden. Mit Trinidad zusammen bilden sie eine lockere Sperrlinie von dieser wichtigen Petroleumküste.

Brasilien hat sich rechtzeitig die zu einer Blockade seiner Küsten möglicherweise geeigneten Inselchen St. Paul, Rocas, Fernando Noronha, Trinidad und Martin Vas gesichert.

Argentinien hatte das gleiche Interesse und übernahm bei seiner Loslösung von der Herrschaft Spaniens die Malvinen, heute meist als „Falklandinseln“ bekannt. Die Falklands bestehen aus den beiden Hauptinseln Ostfalkland und Westfalkland, durch den Falklandfund getrennt, dazu einer Anzahl kleiner Inselchen und wurden zuerst von Richard Hawkins 1592 entdeckt, 1690 von dem Engländer Strong nach seinem Gönner Lord Falkland benannt. Dann ließen sich Franzosen und Engländer dort nieder, blieben aber nicht, sondern verließen die Inseln. 1764 ergriff Frankreich von ihnen Besitz. Als aufgegebene und unbefiedelte Inseln wurden sie von Argentinien 1820 in Besitz genommen. Ein Deutscher, Ludwig Vernet, erschloß die Inseln für Argentinien; da landeten die

Engländer amerikanische Robbenschläger, die Vernet und die Argentinier vertrieben — und „zum Schutze“ besetzten darauf englische Marinetruppen 1832 die Falklands unter offenem Rechtsbruch. Das Besitzrecht Englands an den Falklandinseln wird noch heute von der argentinischen Republik angefochten. Die Falklandinseln sind Sperr- und Wächterinseln für die Schifffahrt um Kap Horn; hier gelang den Engländern so auch die Vernichtung des Geschwaders des Graf Spee, das von Kap Horn kam. Als Sperrinseln werden sie ergänzt durch die britischen Inseln Südgeorgien, Südknien und Südschottland, sowie die Südsandwichinseln, stark vergletscherte Walfischfängerinseln, die höchstens vorübergehende Walfischfängerstationen oder meteorologische Fahrerstationen tragen.

*

Überschaut man so das Problem der Sperrinseln der Welt, so wird klar, daß alle wichtigen Sperrinseln sich in der Hand des britischen Reiches befinden, und zwar sowohl ganze Sperrinselsysteme, wie die Einschließung Europas durch das britische Mutterland, die Orkneys und Schottlands im Norden, die britische Mittelmeerstellung im Süden, wie auch die Sperrinseln vor wichtigen Durchfahrten (Perim, Sokotra, Falkland u. a.).

Von einer „Freiheit der Meere“ kann in dieser Hinsicht gar keine Rede sein; die wichtigsten Küsten und Meeresstraßen der Welt befinden sich vielmehr unter der Kontrolle des Britischen Reichs, das jederzeit in der Lage ist, sie zu sperren, andere Mächte von ihnen auszuschließen und die Schiffe der Neutralen nach den Gepflogenheiten des britischen, seit jeher gegen die völkerrechtlichen Regeln verstoßenden „Seerechtes“ zu kontrollieren. Die von britischen Politikern, letztlich wieder von Neville Chamberlain geforderte „Freiheit des Handels“ wird von England selber verhindert, das den Seehandel aller Völker durch das System seiner Sperrinseln unter dauernder Überwachung hält. Ein „freier“ Handel zu See wäre erst dann möglich, wenn die wichtigsten Seestraßen von dieser britischen Kontrolle befreit wären.

Die Landengen

Im Vergleich zu den Meerengen haben die Landengen als Brennpunkte politischer Auseinandersetzungen niemals eine gleichbedeutende Rolle gespielt. Breite Landengen konnte man mindestens in früheren Jahrhunderten bei der Kleinheit der Heere kaum in vollem Umfange sperren oder aber diese Sperre nicht aufrechterhalten; sehr schmale Landengen dagegen ließen sich von der See aus leicht umgehen und ihre Verteidigung aus den Angeln heben.

So sind nur wenige Landengen als Brennpunkte politischer Auseinandersetzung in die Geschichte eingegangen.

Die Kareliſche Enge

Die Wiborger Landenge in Finnland zwischen dem Finnischen Meerbusen und dem Ladogasee hat seit dem Mittelalter in allen finnisch-russischen Auseinandersetzungen eine außerordentlich bedeutende Rolle gespielt. Raum, daß Finnland als Nebenland des schwedischen Reiches der europäischen Kultur angeschlossen war, begannen die Kämpfe zuerst mit der großen russischen Stadtrepublik Nowgorod am Ilmensee, dann mit deren Nachfolgern, den Großfürsten von Moskau. 1293 gründete der schwedische Reichsmarschall Tyrgil Knutson Wiborg (Viipuri), während fast auf der gleichen Höhe von Wiborg die Russen sich in Rerholm (Rätkisalmi) am Ladogasee festsetzten. Vorübergehend konnten die Schweden bis an die Nawa vordringen und hier eine Festung Landskrona anlegen. 1322 belagerten die Russen wieder Wiborg — dieser erste finnisch-russische Krieg, der sogenannte „Große Karjala-krieg“ dauerte allein von 1293 bis 1323. Wer die Kareliſche Landenge hatte, besaß den Schlüssel zum Hause des anderen; sobald die Russen die Landenge hatten, stand ihnen der Weg ins Innere Finnlands offen, sobald die Finnen und Schweden die Landenge

besaßen, konnten sie Rußland faktisch von der Ostsee abdrängen. 1348 eroberten die Schweden und Finnen Schlüsselburg, 1350 standen die Russen wieder vor Wiborg; rechter Friede trat hier nie ein. 1475—1504 dauerte der große zweite russisch-finnische Krieg, zumal 1480 Zar Iwan III. das Tatarenjoch über Moskau abgeschüttelt und schon 1478 sich in den Besitz von Nowgorod gesetzt hatte. Ursache des Krieges war die Anlage von Befestigungen, die die Finnen neu auf der Karelischen Halbinsel schufen. Dieser Krieg ist von beiden Seiten mit furchtbarer Heftigkeit geführt worden und endete, ohne daß eine wirkliche Grenzziehung geschaffen wurde. 1554 rückten wieder russische Truppen in das umstrittene Grenzland ein, 1555 versuchten sie, Wiborg zu erobern, 1557 brachte Gustav Erikson Wasa einen Frieden mit den Russen zustande, der 40 Jahre dauern sollte, aber schon 1570 durch einen neuen Krieg endete, der sich bis 1595 hinschleppte. Im Frieden von Täyssinä bei Narwa sicherte sich Schweden Estland, Narwa und die Westküste des Finnischen Meerbusens, d. h. den größten Teil der Karelischen Halbinsel, während die Russen Rerholm behielten. 1611 brach der Krieg wieder aus, der erst 1617 infolge der Siege König Gustav Adolfs im Frieden von Stolbowa beendet wurde, in dem Rußland Rerholm, Schlüsselburg, Jam und Jwangerod verlor, so von der Küste des Finnischen Meerbusens völlig verdrängt wurde. 1656 nahmen die Russen den Kampf wieder auf, weil die Abdrängung von der See sie wirtschaftlich völlig erstickte. Der Krieg dauerte bis 1661, da der Friede zu Kardis die für Rußland ungünstige Lage noch einmal stabilisierte. Zar Peter der Große übernahm so lediglich das Erbe der russischen Politik, als er den Kampf um die Karelische Landenge im Jahre 1700 erneuerte, trotz der Niederlage bei Narwa gegen Karl XII. von Schweden schließlich Ingermannland und endlich Wiborg (1710) und Rerholm eroberte. Der Niederbruch der tapfer fechtenden Schweden und Finnen war nicht mehr aufzuhalten, und im Frieden 1721 mußte Schweden Ingermannland, Wiborg und Rerholm abtreten, die Russen hatten sich zum erstenmal in den Besitz der Karelischen Halbinsel gesetzt, mit der gleichzeitigen Stabilisierung der russischen Macht in den

baltischen Landen hatte Peter der Große „ein Fenster nach Westen aufgeschlagen“, Rußland bekam die nötige Seeluft und wurde eine europäische Macht. 1741—1743 nahm Schweden den Kampf noch einmal auf und verlor ihn wieder. Im Frieden von Åbo (Turku) 1743 mußte Schweden auf die Provinz Rymintatano mit der Stadt Federikshamn (Hamina) und die südliche Landschaft Savo mit Willmannsstrand (Lappeenranta) und Nyslott (Savonlinna) verzichten — die Russen breiteten sich also nun fächerförmig von der Karelisthen Landenge nach Norden aus. Ein zweiter Revanchekrieg Schwedens (1788—1791) scheiterte durch eine Revolte im schwedischen Heer und durch die Niederlage der schwedischen Flotte. Im Frieden zu Värälä 1791 war Schweden gezwungen, den bisherigen Zustand weiter anzuerkennen. Der letzte Versuch Schwedens und Finnlands, das Schicksal zu wenden, scheitert dann im Kriege von 1808 bis 1809, der von beiden Seiten mit großer Tapferkeit geführt worden ist und damit endete, daß Finnland im Frieden von Hamina bis zum Torneåfluß von Schweden losgelöst und als Großfürstentum an Rußland angeschlossen wurde.

Als nun Finnland sich am Ende des Weltkrieges von Rußland losriß, gelang es ihm die Grenze wieder auf der Karelisthen Halbinsel weit nach Süden bis Terejoki und Raasuli vorzutreiben, sie also in nächster Nähe von Leningrad zu ziehen. Unter den Gründen, die im Jahre 1939 die Sowjetunion veranlaßten, sich mit einer Anzahl Forderungen an Finnland zu wenden, hat die alte Streitfrage der Karelisthen Landenge fast eine entscheidende Rolle gespielt. Im Frieden von Moskau (13. März 1940) mußte Finnland die ganze karelisthe Landenge mit Wiborg und Rerholm an die UdSSR. abtreten, die dort ungefähr die Grenzen von 1721, dazu das Pachtgebiet Hangö als vorgeschobenen Posten im Westen bekam; Molotow erreichte also, was Peter der Große 1721 im Frieden von Nystad auch bekommen hätte — das „Fenster nach Westen“.

Das Danewerk

Von geringerer Bedeutung und nur historisch interessant ist die Auseinandersetzung auf der Kimbrischen Halbinsel. Ziemlich an der schmalsten Stelle zwischen Nordsee und Ostsee, von der Schlei bis zur Treene haben die Dänen im 9. Jahrhundert unter dem jütischen König Göttrik einen Grenzwall von etwa 2 Meilen Länge errichtet, der gerade von ihren großen Königen, Waldemar dem Großen und Knud VI., mehrfach verstärkt wurde. Bis zu den Sümpfen von Hollingstadt ausgedehnt, sperrte er in Wirklichkeit quer die Kimbrische Halbinsel. 934 hat das deutsche Heer unter Heinrich I., 975 das deutsche Heer unter Otto II. das Danewerk durchbrochen; im letzteren Falle war dieses schon bis zu 40 Fuß hoch und mit vielen hölzernen Türmen versehen. Im Kriege von 1848 bis 1849 hatten die Dänen es befestigt, verloren es aber gegen die preußische Armee unter Wrangel am 30. April 1848. Sie haben es dann noch einmal weitgehend befestigt, aber 1864 nicht mehr verteidigt, weil es zuviel Truppen beanspruchte. Immerhin hatte man soviel Hoffnungen auf das Werk gesetzt, daß der damalige dänische Befehlshaber de Meza wegen dieser Räumung seines Postens enthoben wurde.

Die deutsch-dänische Bemühung aber ist im wesentlichen von dem völkischen und kulturellen Motiv, nicht in erster Linie von dem Verbindungscharakter der Kimbrischen Halbinsel oder von dem Ringen um die Erzwingung durch eine wichtige Landengenposition bestimmt worden.

Als am 9. April 1940 der Führer Dänemark gegen die britischen Aggressivabsichten in Schutz nahm, zeigte das klug geführte Land durchaus Verständnis und verzichtete auf eine aussichtslose Verteidigung,

Der Isthmus von Korinth

Westeuropa weist keine politisch bedeutsamen Landengen auf, um deren Besitz die machtpolitischen Kräfte sich zusammengeballt hätten. Im klassischen Griechenland dagegen ist der Isthmus von Korinth, die schmale Landenge, die den Peloponnes mit dem

mittleren Griechenland verbindet, mehrfach umkämpft worden. Beim Einmarsch des großen Perserheeres 480 begann das Landheer der Spartaner und ihrer peloponnesischen Bundesgenossen an der schmalsten Stelle des Isthmus eine Schutzmauer zu bauen und gab damit Mittelgriechenland preis. In gewisser Hinsicht konnte nach der Ausschaltung der Perser der Isthmus von Korinth als eine der wichtigsten Grenzen — wenn auch nicht als die einzige! — zwischen spartanischem und athenischem Einflußgebiet gelten. In der Tat entzündete sich der Erste Peloponnesische Krieg (459—445) auf dem Isthmus von Korinth, als Athen das im Norden des Isthmus gelegene Megara gegen das im Süden gelegene und mit Sparta verbündete Korinth in Schutz nahm. Aber auch der Zweite Peloponnesische Krieg (431—404) entsprang anfänglich nicht aus dem Gegensatz zwischen Athen und Sparta, sondern zwischen Athen und Korinth. Für die geopolitische Bedeutung von Korinth im Altertum ist bezeichnend, daß hier 338 Philipp von Makedonien nach der Niederwerfung fast aller Widerstände in Griechenland sich zum gemeinsamen Feldherrn aller Griechen gegen die Perser wählen ließ, Alexander der Große 336 dort gleichfalls sich die Machtstellung seines Vaters übertragen ließ, der Achäische Bund, der 288 nach Ausschaltung der Makedonier zahlreiche Staaten Mittelgriechenlands und des Peloponnes zusammenfaßte, seinen Mittelpunkt auf dem Isthmus hatte. Hier ging er auch unter, als sein letzter Strategos Diaios von dem Römer L. Mummius bei Leukopetra 146 besiegt, und darauf im gleichen Jahre Korinth von den Römern erobert und zerstört wurde. Seit jener Zeit hat im Altertum der Isthmus von Korinth, nunmehr eingebettet in eine beruhigte Provinz des Römischen Reiches, keine politische Rolle mehr gespielt. Strategisch ist er im griechischen Aufstand gegen die Türken (1821—1829) noch umkämpft worden; auch wurde damals von den Großmächten der Gedanke erwogen, zwei griechische Fürstentümer, durch den Isthmus getrennt, zu schaffen. Da der Isthmus aber dann seit dem Anfang des neugeschaffenen Königreiches Griechenland in diesen eingeschlossen war, hat sich weltpolitische Auseinandersetzung um ihn nicht mehr entzündet.

Die Thrakische Enge

Die Thrakische Enge, jener Gipfel Europas, an dessen nördlichem Ende der Bosphorus und an dessen südlichem Ende die Dardanellen Europa von Asien trennen, hat als Vorgelände und Glacis der Stadt Konstantinopel stets eine bedeutsame Rolle gespielt; die schmale Thrakische Enge vor Konstantinopel ermöglichte es zu allen Zeiten, noch unmittelbar vor dieser Hauptstadt eine Verteidigungslinie gegen Angreifer aus Europa aufzurichten. So konnten hier etwa die Byzantiner 815 an der Tschataldschalinie den bulgarischen Großhan Krum nach schwerer Belagerung abweisen, wie sie schon 626 etwa in der gleichen Linie Awaren und Slawen abgeschlagen hatten. 924 stand der bulgarische Zar Simeon auf der gleichen Thrakischen Enge und bedrohte Konstantinopel; der byzantinische Mitkaiser Romanos Lekapenos mußte kniefällig den Frieden von ihm erflehen, aber die Durchbrechung der Thrakischen Enge gelang den Bulgaren nicht, ebensowenig wie den Russen, die 941 zu Land und vom Schwarzen Meer aus Byzanz angriffen. Die ersten, die von der Thrakischen Enge aus Konstantinopel eroberten, waren die Türken, die die alte Kaiserstadt kunstgerecht umgingen, schon 1361 unter Murad I. Adrianopel eroberten, 1389 die Serben auf dem „Amselfelde“ besiegten, unter Bajasid „Wetterstrahl“ (Gilderim) Makedonien und Thessalien, schließlich ganz Hellas eroberten und erst unter Mohammed II. 1453 über die Thrakische Enge stürmten und Byzanz eroberten. Sie selber haben an diesen Engen bis jetzt jeden Angriff, der von Europa kam, aufgefangen; 1878/79, wenn auch nur mit diplomatischer Hilfe Englands und mittels des zur Verfügung gestellten Druckes einer britischen Flotte verhindert, daß die Russen in Istanbul einzogen, 1912 trotz der vernichtenden Niederlage des türkischen Heeres bei Kirk-Kilisse und Lüleburgaz hinter der Tschataldschalinie die stürmenden Bulgaren abgeschlagen. Die Besetzung von Konstantinopel am Weltkriegsende durch die Ententetruppen war nicht die Folge einer Zertümmerung des türkischen Verteidigungswerkes auf der Thrakischen Enge, sondern des militärischen Niederbruchs der Türken in Syrien.

Der Thrakischen Enge entspricht geographisch vor allem der Zipfel Kleinasiens zwischen dem Schwarzen Meer und dem Golf von Ismit, den Kleinasien zum Bosphorus ausstreckt und der türkisch Rotscha-ili heißt. Diese Landenge hat in den Kämpfen zwischen Türken und Byzantinern im letzten Jahrhundert des Byzantinischen Reiches eine Rolle gespielt; einen Augenblick schien sie in der modernen Geschichte wieder ein Brennpunkt werden zu wollen, als die türkische Nationalarmee nach Besiegung der Griechen unter der Führung von Mustapha Kemal (später Kemal Atatürk) auf Istanbul marschierte. Damals, im Oktober 1922, stand es kurz vor einem türkisch-englischen Kriege, denn die Ententebesatzungen in Istanbul bestanden vorwiegend aus Engländern. Diese aber räumten ihre Befestigungen auf Rotscha-ili und gaben der türkischen Armee den Weg in die Hauptstadt frei, ehe es zum Kampf kam.

Die Landenge von Suez

Die Landenge von Suez und Halbinsel Sinai als Verbindungsglied zwischen Asien und Afrika, Syrien = Arabien und Ägypten ist machtpolitisch stets von größter Bedeutung gewesen. Wie das Problem der Thrakischen Enge sich mit der „Meerengenfrage“ verbindet, so die Auseinandersetzung um Sinai neuerdings mit dem Suezkanal. Sie ist in Wirklichkeit aber älter. Die ägyptischen Pharaonen haben den Besitz der Sinaihalbinsel als Eingangstor nach Ägypten und als Ausfallstor nach Syrien und Kleinasien stets außerordentlich hoch geschätzt. Der Besitz der Landenge von Suez erschien ihnen mit Recht als der Schlüssel zum Hause Ägyptens. Über die gleiche Landenge sind auch um 1700 die Hirtenstämme der Hyksos (ungewisser Herkunft) eingebrochen, über Sinai griff dann das „Neue Reich“ (1580—1100) unter den großen Pharaonen wieder nach Norden aus und bemächtigte sich der Städte Syriens, stieß hier zusammen mit den Hettitern, wehrte den Einbruch der „Seevölker“ (unter ihnen bereits Indogermanen) nach Ägypten ab. Stets, wenn Ägypten mächtig war, besaß es diese wichtige Landenge zwischen dem Niltal und Asien, war

es schwach, so setzten sich Gegner hier fest. 663 kamen die Assyrer als Eroberer auf diesem Wege nach Ägypten, 525 eroberten die Perser unter Kambudschija durch den Sieg bei Pelusion, über die Sinaihalbinsel anmarschierend, Ägypten. Alexander der Große eroberte es auf dem gleichen Wege. Als das Byzantinische Reich zerfiel, drang der Feldherr des Kalifen Omar Namens Amr ibn al As von Palästina aus durch die Sinaihalbinsel in Ägypten ein und eroberte 640 Pelusion, schlug die byzantinischen Truppen bei Heliopolis und gewann Ägypten für den Islam. Während der Kreuzzüge anderseits gelang es den christlichen Staatsgründungen in Palästina niemals, sich wirklich der Sinaihalbinsel zu bemächtigen — und so erlagen sie dem auf den Reichtum und die Menschenmassen Ägyptens gestützten Saladin, der von Ägypten aus vordringend die islamischen Lande Syriens in seiner Hand vereinigte und dem Königreich Jerusalem bei Hittin (1187) das Genick brach. Die Eingliederung Ägyptens in das türkische Reich (Schlacht bei Ridaria 1516) unter Selim I. vollzog sich ebenfalls durch den Einmarsch türkischer Truppen über die Landenge von Suez. Als Napoleon I. sich 1798 in den Besitz Ägyptens gesetzt hatte, griff er, völlig der geopolitisch nun einmal gegebenen Tradition folgend, auf dem Wege über die Sinaihalbinsel nach Syrien über. Mehemmed Ali Pascha, als Vizekönig von Ägypten, hat dann in seinen Vorstößen gegen das türkische Reich ab 1831 gleichfalls sich der Landenge von Suez bemächtigt und von hier aus seine Vorstöße nach Syrien gerichtet. Während des Weltkrieges wiederum versuchte die deutsche und türkische Heeresleitung über die Sinaihalbinsel und die Landenge von Suez den Suezkanal zu erreichen und damit in Ägypten einzudringen. Die Versuche mißlangen leider, worauf die Engländer von Ägypten aus zum Gegenangriff vorgingen, Gaza, Jaffa und im Dezember 1917 Jerusalem nahmen. Die Landenge von Suez ist der Schlüssel von Syrien—Palästina, wie von Ägypten. Ein ägyptischer Herrscher, der sie besitzt, wird bald auch Herr von Jerusalem und Damaskus sein; ein Herrscher in Syrien, der die Sinaihalbinsel besitzt, kann jederzeit auch Ägypten unter seine Herrschaft bringen. Schon ehe es den Suezkanal gab,

war so die schmale Landenge von El-Arisch bis Port Said und von Akaba bis Suez weltpolitisches Entscheidungsfeld.

Im übrigen Asien sind so umkämpfte Landengen von größerer weltpolitischer Bedeutung bisher nicht hervorgetreten, gleichfalls nicht in Afrika, zumal die plumpe Gliederung dieses Erdteils keine echten Landengen aufweist.

Die mittelamerikanischen Landengen

In Amerika ist dagegen von Mexiko bis Kolumbien Mittelamerika eine einzige Landenge, aus der nun drei weitere Landengen geographisch herausgearbeitet sind: einmal die Landenge von Tehuantepec zwischen dem Golf von Campeche und dem Golf von Tehuantepec, dann die Landenge von Honduras zwischen der Bai von Honduras und dem Golf von Fonseca, drittens die Enge von Nicaragua, viertens die Landenge von Panama. Die erste Landenge hat, eingeschlossen in das Gebiet der Republik Mexiko, nie eine politische Rolle gespielt, die mehr als lokale Bedeutung beanspruchen konnte, noch weniger die Landenge von Honduras; die Bedeutung der beiden anderen Landengen ist bei den Auseinandersetzungen um den Panamakanal und das Projekt des Nicaraguakanals dargestellt.

So treten auch an Zahl die Landengen von politischer Bedeutung hinter die Meerengen zurück.

Die Völkertore

Durchlässe zwischen Gebirgen oder Gebirgen und schwer passierbaren Sumpfländern, vor allem Durchbruchstäler von Flüssen haben nicht selten als Völkertore eine außerordentliche geschichtliche Bedeutung gewonnen, zumal wenn sie bedeutsame Landschaften, die Reichtum und Ausdehnungsmöglichkeiten verheißen und sonst nicht zugänglich sind, öffnen.

Ihre Bedeutung geht damit über die Rolle von Pässen hinaus; das „Völkertor“ unterscheidet sich durch seine Größe und seine geschichtliche Bedeutung von den „Pässen“, deren jedes Gebirge mehrere hat, und die zwar auch politisch bedeutsam sind, aber doch nur selten als Ballungsstellen großer machtpolitischer Auseinandersetzungen gewertet werden können.

Während die Landengen von beiden Seiten von Wasser, meist vom Meer oder von großen Binnenseen umgeben sind, werden die Völkertore meist durch Gebirgszüge auf beiden Seiten oder durch Gebirgszüge und Seen, beziehungsweise Meere umgrenzt.

Die R a s s i s c h e P f o r t e

Das Wüsten- und Steppengebiet südlich der Ausläufer des Uralgebirges, nur von Salzstellen und einzelnen Inselbergen unterbrochen, grau im Sommer, eintönig und flach, ist das große Durchgangstor zwischen Westasien, besonders Westsibirien und Turan, und der südrussischen Tiefebene, oder, wenn man will, das Bindeglied zwischen dem südosteuropäischen und dem westasiatischen Steppengebiet. Dieses breite Tor stand einmal Wanderungen von Europa nach Westasien offen — die indogermanischen Skythen aus dem frühgeschichtlichen donauländischen Kulturkreis, die erst im frühen Mittelalter in Ostturkestan versunkenen indogermanischen, sprachlich den Lateinern verwandten Tocharer, die Saken,

dann die Vorfahren der Sanstritinder, die um 1800 v. d. Z. in den Bergen Afghanistan auftauchen — müssen es von West nach Ost durchschritten haben. Von Ost nach West durchzogen es die Hunnen („Hiungnu“ der chinesischen Quellen), die von Osten die Raspische Senke durchreitend, 372 die Wolga überschritten, die iranischen Alanen aus dem Kaukasus vor sich her drängten. Vorübergehend waren sie die Herren Mitteleuropas, bis sie auf den mauriazensischen (katalaunischen) Feldern bei Chalons sur Marne samt der mit ihnen verbündeten Mehrheit der Germanenstämme besiegt wurden; Attila, ihr Großkhan, starb 543, seine Söhne vermochten das große Vieltämmereich nicht zu erhalten. Wahrscheinlich wich ein großer Teil der Hunnen durch dieselbe Raspische Pforte nach Westasien zurück, ein Teil mag in den Chazaren, die von 650 bis 950 in der südrussischen Steppe vorherrschten, aufgegangen sein. Um 780 dringen durch das Raspische Tor die Rangar oder Petschenegen in Südrußland ein, gedrängt von den oghusischen (westtürkischen) Polowzern, die ihnen auf dem gleichen Wege folgten. Als Rumanen werden Türkenstämme bezeichnet, die zum Teil zu diesen Stämmen nahe gehörig, 915 an der unteren Donau erschienen, 943 in Siebenbürgen einbrachen und von denen eine spätere Einwanderung das magyarische Volk ergänzte, dort den Landschaften Groß- und Kleintumanien den Namen gab. 1220 überschritt der mongolische Feldherr Dschudshi mit einem Heere Dschinghis Khans die Wolga, schloß die dortigen Stämme der Rangli, Petschenegen und Saksin seinem Heere an. 1223 siegten die Mongolen an der Kalka, eroberten das ganze mittlere Rußland, stießen durch Polen auf Schlesien vor, fochten 1241 bei Liegnitz an der Wahlstatt — und der Schrecken dieses neuen Einbruches durch die Raspische Pforte war so groß, daß man die Stadt Köln in Verteidigungszustand setzte, weil man glaubte, es handele sich um die Nachfahren der Heiligen Drei Könige, die jene im Kölner Dom aufbewahrten Reliquien „ihrer Vorfahren“ wieder haben wollten. Auf der Verfolgung ihrer Feinde, der Rumanen, sind die Mongolen dann über Mähren bis nach Ungarn vorgestoßen. In der Raspischen Senke selber gründeten sie die machtvolle Hauptstadt

des mongolischen Teilstaates der „Goldenen Horde“ 1242; 1836 hat man unter Sanddünen und Steppengras beim Dorfe Zarew die Trümmerstätte dieser riesigen Lagerstadt mit dem bezeichnenden Namen Sarai, d. h. „Scheune“, nämlich zum Aufstapeln der Raubgüter, gefunden. Der Gegenstoß kam spät, 1552 machte Iwan IV., der „Schreckliche“ (Grosny) dem tatarischen Reiche Kasan ein Ende, 1554 eroberte er Astrachan. Seitdem schlossen die Russen die Kaspiische Pforte und drangen dann ihrerseits siedelnd und erobernd durch sie in das südwestliche Sibirien und bis Turkestan vor.

Die untere Donaupforte

Wer von der Kaspiischen Pforte gen Westen zieht, muß sich vor dem Dnjeſter entscheiden, ob er in nordwestlicher Richtung nach Polen oder in südlicher Richtung durch das breite Tor zwischen dem Schwarzen Meer und den Transylvanischen Alpen gen Süden in die Balkanlande ziehen will. Auch dort ist eine alte Völkerpforte. Die Goten passierten sie, vor dem Stoß der Hunnen ausweichend, als sie 375 über die Donau in das Oströmische Reich übertraten; ihnen folgten dann Eroberungszüge der Hunnen, 679 die osttürkischen Bulgaren aus dem mittleren Wolgagebiet, während unablässig schon seit 400 größere und kleinere slawische Stämme hier durchwanderten. Alle diese Vorstöße gingen von Norden nach Süden — von Süden nach Norden dehnte sich hier zuerst das Türkische Reich aus, das die Moldau und Walachei unter seine Abhängigkeit brachte, schließlich vorübergehend sogar Podolien und die ganze Nordküste des Schwarzen Meeres sich angliederte. Waren schon im frühen Mittelalter einige Male russische Heere von Norden nach Süden durch das alte Völkertor der unteren Donau vorgestoßen (941, 962), so verdrängten wiederum die Russen (siehe unter „Meerengenfrage“) die Türken von der Nordküste des Schwarzen Meeres, drangen im Kriege 1768—1774, dann 1828 bis 1829, endlich 1878—1879 jedesmal durch diese Pforte ein und erreichten auf diesem Wege die Thrakischen Engen. Unter allen

diesen Völkerstürmen hat sich das rumänische Volk dennoch erhalten; sein Staat bildet heute den Wächter an diesem wichtigen alten Völkertor.

Das Theiß-Save-Tor

Wo die Donau die beiden großen Nebenflüsse Save und Theiß aufnimmt und sich zugleich das Tal der Morawa nach Norden erweitert, liegt das Durchgangstor zwischen dem südslawischen Lebensraum balkanischen Charakters und der ungarischen Tiefebene. Auch dieses Tor ist in der Völkerwanderung nach beiden Seiten immer wieder durchschritten worden; durch es zogen alle jene europäischen Kreuzheere des ersten, zweiten und dritten Kreuzzuges, die zu Lande auf der Donaustraße marschierten; im Gegenstoß des Islams unter dem Türkischen Reich kamen auf der gleichen Straße die Heere des Sultans, die 1526 bei Mohács den ungarischen König Ludwig II. besiegten, die 1529 zum ersten und 1683 zum zweiten Mal Wien belagerten; im sicheren geopolitischen Gefühl hat das deutsche Volkslied die Eroberung von Belgrad durch den Prinzen Eugen 1717 besonders gefeiert — es handelt sich um die Schlüsselstellung an dieser wichtigen Pforte. Auch hier blieb das südslawische Volkstum ungeachtet der furchtbaren Kämpfe erhalten, ja stellte als christliche k. u. k. Grenzer (Granitscharen) und als mohammedanische Bosniaken sogar den größten Teil der Kämpfer auf beiden Seiten. Im Gegensatz zwischen Ungarn und Serbien bis zum Weltkriege setzte sich das Ringen um dieses Tor fort, bis heute durch die Zusammenfassung dieser Torlandschaft im südslawischen Staate die weltpolitische Bedeutung dieses Durchgangstores als Streitobjekt inaktiviert ist.

Das Wiener Tor

Zwischen den Kleinen Karpaten und dem Wiener Wald stellt beiderseits der Donau das Wiener Tor eines der allerwichtigsten Völkertore dar. Durch es zogen die Rimbern und Teutonen auf ihrer Wanderung nach Süden, es wurde in den Markomannen-

und Quadenkriegen der römischen Kaiser zwischen den germanischen Markomannen und Quaden und den Römern umkämpft. Attila hat dieses Wiener Tor benutzt, als er sein Hunnenheer durch Oberdeutschland nach Gallien führte, die Awaren als Nachfolger der Hunnen haben von Oberungarn aus durch das Wiener Tor vorstoßend bis nach Böhmen und der Lausitz sich ausgedehnt — und sie erlagen dem karolingischen Reich, als dieses das Wiener Tor aufbrach. Die Magyaren errangen in der Vernichtungsschlacht bei Pressburg 907 gegen den bayrischen Heerbann die Öffnung dieses wichtigen Tors und überfluteten seitdem in immer neuen Angriffen die deutschen Lande. Heinrichs I. Sieg 933 an der Unstrut hat ihnen diese Einbruchsstelle noch nicht nehmen können, erst der Sieg Ottos I. 955 bei Rührlental auf dem Lechfeld warf den Magyaren diese Einbruchspforte in den süddeutschen Raum zu.

Die Feldzüge späterer deutscher Herrscher gegen Ungarn, etwa Heinrichs II., benutzten fast alle diese Pforte, nicht anders magyarische Gegenstöße. Als die Türken zuerst unter Soliman dem Prächtigen die Wiener Pforte aufbrachen, betete man in allen Kirchen in Deutschland um die Befreiung von der Türkennot — man spürte, daß es sich hier um die innerste Tür zu den Gemächern des Reiches handelte. Der Sicherung der Wiener Pforte ist die nach dem Weltkriege eingetretene Grenzregulierung mit Ungarn, ebenso wie die 1939 geschaffene Verankerung der unter deutschem Schutz stehenden Slowakei mit ihrer Hauptstadt Pressburg an diesem wichtigen Tor zugute gekommen.

Durch die Wiener Pforte sind auch die Siebenbürger Sachsen und die Donauschwaben ihren Weg der friedlichen Kolonisation gen Südosten gezogen.

Die Mährische Pforte zwischen Beskiden und Altvatergebirge im Tale der Oder und March hat eine große weltpolitische Rolle selten gespielt, um so wichtiger ist sie als Verbindungspforte aus dem schlesischen Odra- und Oder-Donau-Raum in den ostmärkischen Donauraum. Der geplante Oder-Donau-Kanal wird ihr steigende Bedeutung geben.

Das deutsche Land selber mit seinen Mittelgebirgen ist reich an alten „Völkertoren“ (siehe Dr. Gustav Paul, Rassen- und Raum-

geschichte des deutschen Volkes“, Karte Seite 41). Die geographischen Bezeichnungen weisen vielfach auf die Bedeutung solcher Tore hin (die „Dören“, die „Porta Westfalica“). Weltpolitische Bedeutung haben sie nicht, da sie friedlich in das Deutsche Reich eingebettet sind, dagegen müssen sie in der Ausdehnungsperiode der Germanen gegen die Kelten in Mitteldeutschland zu frühgeschichtlicher Zeit eine große Rolle gespielt haben, wie die Ketten von Ringwällen und Befestigungen jener Tage an den wichtigsten Durchgangstoren zeigen.

Die Westtore

Von höchster Bedeutung dagegen sind die Westtore, und zwar: das Flämische Tor, d. h. die Tiefebene Flanderns, die die norddeutsche und nordfranzösische Tiefebene verbindet zwischen der Nordsee und dem wallonischen Höhenland mit Ardennen, dann die Lothringer Pforte, d. h. das Moseltal zwischen Eifel und Hunsrück, und die Pfälzer Lücke zwischen Hunsrück und Wasgenwald, vielleicht die blutigste Stelle ganz Europas, und endlich die Burgundische Pforte (französisch: Trou de Belfort).

Hier haben sich die Auseinandersetzungen frühgeschichtlich zwischen weichenden Kelten und vordringenden Germanen vollzogen. In geschichtlicher Zeit kämpfte hier Cäsar, durch die Burgundische Pforte vordringend, bei Mühlhausen gegen Ariovist (58 v. Z.), drang 57 in das Gebiet des heutigen Belgien vor, drängte die germanischen Stämme der Usipeter und Tenkterer wieder über den Rhein zurück, überschritt den Rhein, legte die Grundlage zu der römischen Besetzung des linken Rheinufers und erheblicher Teile des rechten Rheinufers; die großen drei Anmarschttore von Westen nach Osten, das Flämische, das Lothringer und das Burgundische Tor waren so in der römischen Hand, bis die römische Macht durch die Franken am Niederrhein und die Alemannen am Oberrhein in der Völkerwanderung zu Fall gebracht wurde, siedlungsmäßig Flandern und erhebliche Teile Nordfrankreichs, das Moselland und Teile der Pfalz fränkisch, das Elsaß und die deutsche Schweiz alemannisch wurden.

Im karolingischen Reich waren die drei Tore einheitlich im gleichen Staat vereinigt. Bei der Auflösung des karolingischen Reiches und der Teilung des zwischen Westfranken und Ostfranken eingeschobenen „lotharingischen“ Reiches begann die Auseinandersetzung zwischen Ostfranken und Westfranken dem späteren Deutschen Reich und Frankreich um diese wichtigen Positionen. Diese Auseinandersetzung hat die europäische Geschichte entscheidend beeinflusst. Die Teilung von Meersen 870 hatte Ostlothringen, die Erzdiözesen Köln und Trier, die Bistümer Utrecht, Straßburg, Basel, Metz und den Moselgau, sowie die Abteien Prüm und Stablo an das ostfränkische Reich gebracht, der Vertrag von Ribemont 880 auch Westlothringen dem ostfränkischen Reich angegeschlossen. Nur vorübergehend in der Auflösungszeit unter Konrad I. entglitt ein Teil dieser Landschaften zum Westreich, Heinrich I. sicherte sie dann dem Deutschen Reich 925. Die Grenze des Deutschen Reiches lief so von der Schelde bis zur Rhone, mit dem Erwerb des Königreichs Arelat durch Konrad II. 1034 war auch das Rhonetal in den Besitz des Deutschen Reiches gekommen, die drei umstrittenen Pforten lagen innerhalb des Reiches.

Während aber das alte Deutsche Reich durch die vom Papsttum geförderte Entmachtung der Krone absank, gelang es Frankreich, rascher zu einer straffen staatlichen Einigung zu kommen. Schon im 13. Jahrhundert drängte es von der jenseits der Schelde gelegenen Grafschaft Französisch-Flandern nach Reichsflandern herüber. Der Sieg der flämischen Günstigen, der „Klauwaerts“ über die „Leliaerts“, die Lilienanhänger, d. h. die Anhänger des französischen Königs in der Sporenschlacht von Kortrijk 1302 setzte diesem Vordringen ein Ende. Mit dem Niedergang der Hohenstaufen arbeitete sich Frankreich machtpolitisch wieder an die Tore heran, zwang 1301 den Grafen von Bar für das „Barrois mouvant“ westlich der Maas die Lehnshoheit Frankreichs anzuerkennen, setzte französische Lehnshoheit schon 1284 für Neufchateau, 1286 für die westlich der Maas gelegenen Gebiete des Reichsbistums Toul durch; 1312 wurden Stadt und Grafschaft Lyon und die Diözese Viviers dem Reich entzogen, vorübergehend sogar in Metz eingegriffen,

die Dauphiné 1349 dem Reich abgenommen. Karl IV. stellte 1365 die Reichshoheit über diese Gebiete aber wieder her. Erst das Aufkommen des burgundischen Reiches, das ein wahres Unheil für die deutsche Stellung im Westen geworden ist und das sich aus französischen und Reichslehen zusammensetzte, hat das Reich endgültig aufgesplittert. Burgund erwarb 1384 Rethel, Nevers, Artois und Flandern, 1404 Seeland, Holland, Friesland und Hennegau, 1430 Limburg und Brabant, 1425 Namur, 1435 die Pikardie, 1553 Luxemburg, 1449 die Landgrafschaft im Oberelsaß samt dem Sundgau, die Grafschaft Pfirt, dazu Laufenburg, Rheinfelden, Säckingen, Freiburg, die Grafschaft auf dem Schwarzwald, 1473 Geldern und Bütphen. Mit dem Tode Karls des Kühnen von Burgund 1477 erlosch leider die Tradition dieses Staates nicht. Burgund mit seiner französischen Verwaltungssprache hat die Französisierung vielmehr tief nach Osten vorangetrieben. Kaiser Maximilian I. erwarb mit der Hand der Marie von Burgund, der „Urahnin aller deutsch-französischen Konflikte“, zwar die Masse des burgundischen Reiches (nur die Bourgogne fiel an Frankreich zurück), aber seitdem setzte das unablässige Streben Frankreichs ein, die habsburgische Großmacht hier zu verdrängen. Karl V. erreichte die Vereinigung aller „Niederlande“ unter seiner Herrschaft zugleich als deutscher Kaiser und König von Spanien; als „burgundischer Kreis“ wurden die Niederlande ausdrücklich in den Schutz des Reiches gegeben, aber leider nicht dem Reichskammergericht unterstellt. Ebenso konnte das Herzogtum Lothringen (Nürnberger Vertrag von 1542) bedenklich weitgehende Sonderrechte gegenüber dem alten Reich sich sichern. Vor allem aber gelang es nicht, die deutschen Lande der Schweizer Eidgenossenschaft beim Reich zu halten; Kaiser Maximilians Schwabenkrieg gegen die Eidgenossenschaft 1499 mißglückte; in steigendem Maße begannen französische Jahrgelder die eidgenössische Politik zu bestimmen. Es ist das Verdienst Karls V. sich in großen Kriegen gegen Frankreich der Zersplitterung der Reichsgrenze widersetzt zu haben, um so tragischer war es, daß 1551 Kurfürst Moriz von Sachsen und seine Freunde um Frankreichs Unterstützung gegen den Kaiser zu gewin-

nen, Frankreich das Reichsvikariat in Cambrai (Remmerich), Metz, Toul und Verdun versprochen. Mit blutiger Gewalt setzte sich Heinrich II. von Frankreich in den Besitz dieser Reichsstädte. Als Karls V. Versuch 1552 Metz wieder zu erobern, gescheitert war, und er bei seinem Tode diese westlichen Lande seinem Sohne Philipp, dem König von Spanien, übertrug, begann die Auflösung. Schon 1603 verbot Heinrich IV. den lothringischen Bischöfen die Zahlung der Reichsbeiträge an das Reich, riß 1609 die Verwaltung im bischöflichen Teil von Metz an sich; im Ergebnis gewann dann Frankreich nach dem Dreißigjährigen Krieg 1648 nicht nur Metz, Toul und Verdun, sondern auch die Reichsvogtei über zehn elsässische Städte und kam zum erstenmal an den Rhein. Das Reich mußte sich verpflichten, dem Kampfe des Herzogs von Lothringen gegen die französische Krone tatenlos zuzusehen, die Selbständigkeit der Niederlande und der Schweiz anzuerkennen. Im Frieden von Vincennes 1661 mußte Lothringen den größten Teil der Kreise Saarburg, Pfalzburg, den ganzen Kreis Sierck und das Land Gorze an Frankreich abtreten — im Oberelsaß an der Burgundischen Pforte, an der Lothringischen Pforte und durch die Schaffung der selbständigen Niederlande an der Flämischen Pforte waren die drei Pforten gegen Osten geöffnet.

Ludwig XIV. besetzte von 1670 bis 1697 Lothringen, riß 1679 die Freigravenschaft Burgund und Stücke der Niederlande an sich, überschwemmte im gleichen Jahr das Elsaß mit seinen Truppen und okkupierte eine ganze Anzahl Plätze in Lothringen und in der Pfalz, riß endlich Straßburg 1681 an sich, prägte in voller Erkenntnis der geopolitischen Bedeutung eine Siegesmünze „Clausula Germanis Gallia“ (Nun ist Frankreich den Deutschen verschlossen). Im Frieden von Ryswyk konnten Straßburg und die im Elsaß geraubten Besitzungen dem Reich nicht wiedergewonnen werden. Der Spanische Erbfolgekrieg (1701—1714) vermochte dem Fortschreiten Frankreichs keinen Einhalt zu tun; 1735 gelang es Frankreich, den Schwiegersohn seines Königs zum Herzog von Lothringen zu machen, 1766 verleibte es Lothringen sich ein. In der Französischen Revolution rissen die Revolutionsheere durch die

drei Pforten vorbrechend, erst die Niederlande und das linksrheinische Gebiet an sich, Napoleon eroberte dann von dieser Grundstellung aus ganz Deutschland; da der Wiener Kongreß von 1814/15 Frankreich im Besitz der beiden Ausfallstore, der Burgundischen Pforte und des Lothringer Völkertores, ließ, so griff die französische Politik schon 1830 auch nach dem Flämischen Tor und trug die Revolution nach Brüssel, gründete das Königreich Belgien, wirkte mit, daß Luxemburg 1839 seine wallonischen Gebiete samt dem deutschen Arel verlor. 1840 begann es schon wieder die Rheingrenzen zu fordern, verlangte 1866 als „Kompensation“ Mainz, den Schlüssel zum Maintal — als Bismarck 1870/71 die deutsche Macht mit der Erwerbung von Elsaß-Lothringen wieder bis an die Burgundische Pforte und das Lothringer Völkertor vorschob, suchte Frankreich die Bundesgenossenschaft der ganzen Welt, bis es 1918 zu Versailles die beiden Einfallstore in seine Hand bekam, durch das Bündnis mit Belgien auch das nördliche Völkertor sich dienstbar machte und von dort in der Rheinlandbesatzung und im Ruhrreinbruch sofort wieder erobernd östlich des Rheines vordrang, unterstützt durch England, das zur Aufrechterhaltung seiner Kanalsperre (siehe dort) die Festsetzung einer starken Macht an der flämischen Küste stets verhindert hat.

Ohne Rücksicht auf die Sprachgrenzen hat die französische Politik seit jeher rein imperialistisch die drei Völkertore erstrebt, um durch sie stets in das Innere Deutschlands einfallen zu können. Nicht die erdkundlichen Gegebenheiten, sondern die Eroberungsgier der traditionellen französischen Politik, die älter ist als Richelieu und nur von diesem zuerst formuliert wurde, hat an dieser Grenze die schwersten Kämpfe der europäischen Geschichte entstehen lassen.

1939/40 hatten Frankreich und England sich aufs neue durch heimliches Einverständnis mit der belgischen und niederländischen Regierung die Möglichkeit zu einem Einbruch durch das Flämisches Tor in das Niederrhein-Gebiet gesichert — da entriß die deutsche Wehrmacht den Gegnern in stürmischem Angriff diese Ausfallstellungen. Niemals darf wieder die Verfügung über so wichtige Völkertore in französische Hände geraten.

Deutschlands Lage zwischen den Völkertoren

Die Herzlage Deutschlands im mittleren Europa ist dadurch erschwert, daß es neben den drei westlichen Völkertoren, durch die der unruhige französische Nachbar stets vorstößt, und den pässe-reichen Alpen zugleich das Wiener Tor bewachen, im Osten zwischen den Beskiden und der Memel völlig offene Grenzen schützen muß und durch Fernblockade der Nordsee stets von den Weltozeanen abgedrängt werden kann. An umstrittenen Meerengen hat es keinen Anteil, ebensowenig an umstrittenen Landengen (oder nur in der beruhigten deutsch-dänischen Berührungszone), aber seine Zwischenstellung an den Völkertoren im Westen gegenüber einem notorisch eroberungsfüchtigen Nachbarn, im Osten gegenüber der oft formlosen und halbgeformten Welt „junger“ Völker legt ihm besondere Verpflichtungen der Sicherung auf.

Wirtschaftsgebiete als politische Brennpunkte

Erdöl als Treibstoff politischer Konflikte

Wer Studien über Moral und menschliche Anständigkeit machen will, soll sich nicht mit der Politik um das Erdöl befassen; hier werden Ideologien erfunden, Völker verfeindet, Staatsmänner ermordet, Zeitungen und Parlamente korrumpiert, nur um die Verfügung über Erdölvorkommen aus einer Hand in die andere zu bringen — denn ohne Erdöl fliegt kein Kampfflugzeug und fährt kein Kriegsschiff, rollt kein Tank und kein Auto — Erdöl ist Macht, solange die vorhandenen Vorkommen noch ausreichen. Erdölführende Länder sind darum stets Brennpunkte weltpolitischer Kämpfe.

Würden je die großen Erdölgesellschaften die Listen ihrer politischen „Freunde“ und der „ihnen zur Verfügung gestellten Gelder“ veröffentlichen, so würde es ein politisches Erdbeben in den meisten Ländern geben, desgleichen die Welt noch nicht gesehen. Aber sie werden sich hüten — und diejenigen, die hinter die Vorhänge gesehen haben, sind meist klug genug, zu schweigen.

Die Erdölvorkommen der Erde

Das Werk „Verteilung der Erdölvorkommen auf die wichtigsten Erdölgebiete nach Schätzungen des U.S. Geological Survey für Ende 1922, sowie auf Grund anderer von der Zeitschrift ‚Wirtschaft und Statistik‘ aufgestellter Statistiken, herausgegeben vom Statistischen Reichsamt Berlin“, gibt die vorhandenen Reserven der Welt an Erdöl in Prozenten des Gesamtvorkommens folgendermaßen an:

USA. mit Alaska	16,3 Prozent
Kanada	2,3 Prozent
Mexiko	10,5 Prozent
Nördliches Südamerika nebst Peru	13,3 Prozent
Südliches Südamerika nebst Bolivien	8,2 Prozent
Westliche Erdhälfte	<hr/> 50,6 Prozent
Ägypten und Nordafrika	2,2 Prozent
Westasien (Persien und Mesopotamien)	13,5 Prozent
Rußland mit Kaukasien und Südwestsibirien	13,5 Prozent
Nordostsibirien und Sachalin	2,2 Prozent
Rumänien, Galizien und andere europäische Länder	2,6 Prozent
Japan mit Formosa	2,9 Prozent
China	3,2 Prozent
Britisch-Indien	2,3 Prozent
Ostindische Inseln	7,0 Prozent
Östliche Erdhälfte	<hr/> 49,4 Prozent

Danach sind auf der westlichen Erdhälfte von größerer politischer Bedeutung die Vorkommen in USA. selbst, in Mexiko, im nördlichen Südamerika, d. h. besonders in Kolumbien und Venezuela, im südlichen Südamerika, d. h. besonders im Gebiet des Gran Chaco. Während die großen Erdölvorkommen in USA. staatlich in diese so eingebettet liegen, daß sie nicht zum Objekt des Streites anderer Mächte werden konnten, was die USA. jederzeit verhindern konnten, bilden sie doch den Ausgangspunkt mächtiger Konzernierungsbestrebungen auf dem Gebiet des Erdöls und die Ursache vielfacher innenpolitischer Korruption („Tea-Pot-Oil-Fall“). Die Innen- und Außenpolitik Mexikos, Venezuelas und Columbiens aber ist in vieler Hinsicht nur der Reflex der Erdölpolitik während langer Zeiträume gewesen und auch heute ohne diesen Aspekt nicht verständlich. Auf der westlichen Erdhälfte ist das große russische Erdölvorkommen stets, vor und nach dem Weltkrieg, von Freunden und Verbündeten Rußlands, wie erst recht von seinen Feinden erstrebt worden; der Versuch des englischen

Royal-Dutch-Shell-Konzernes, sich Bakus zu bemächtigen, ist der wahre Kern der zeitweiligen „antibolschewistischen“ Politik der britischen Plutokratie und ihrer Schmiergeldempfänger gewesen. Von ebenso hoher Bedeutung mindestens ist der Kampf um die Erdölvorkommen im Irak und in Iran; dagegen hat sich das Ringen um die kleineren Erdölvorkommen auf den Ostindischen Inseln der Niederlande und in den anderen erdölführenden Landschaften des asiatischen Kontinents mehr im Hintergrund abgespielt.

Brennpunkte der Erdölkämpfe sind also: in Amerika: Mexiko, Venezuela, Columbien und das Gran-Chaco-Gebiet; in Eurasien: Südrußland mit Transkaukasien, Kaukasus und Westsibirien, Iran und Irak.

Die Erdölförderung

Die vorhandenen Erdölgebiete sind nicht gleichmäßig erschlossen. Für die praktische Politik ist aber die vorhandene Förderungs- menge wichtiger als die zum Teil durch Bohranlagen noch nicht aufgeschlossene Mächtigkeit.

Die Welterdölförderung nach Ländern betrug (in 1000 Tonnen)

	1937	1938	Erstes Halbjahr 1939
USA.	173 734	164 704	84 478
Rußland	28 397	29 300	15 000
Venezuela	27 723	27 740	14 400
Rumänien	7 147	6 600	3 107
Iran	10 330	10 000	5 200
Niederländisch-Indien	7 189	7 300	3 900
Mexiko	6 751	4 800	2 600
Irak	4 314	4 250	2 100
Sonstige	25 655	17 616	9 300
Zusammen	291 250	272 310	140 085

Stellen wir dieser Welterdölförderung den Welterdölbedarf (nach H. Kröger, Bochum, „Der Welterdölverbrauch und seine Statistik“, Wirtschaftsring Heft 50, 14. Dezember 1939) gegen- über, so ergibt sich folgender Welterdölverbrauch nach Ländern:

	1937 in 1000 Tonnen	1938
USA	155 000	147 105
Rußland	21 900	22 167
Rumänien	1 621	1 674
England	11 281	11 945
Frankreich	4 889	4 939
Italien	2 594	2 466

Vergleicht man dies, so wird klar, daß USA., Rußland und Rumänien durchgehend mehr Öl fördern, als sie verbrauchen, während England, Frankreich und Italien in starkem Umfang Öl einführen müssen. Bei ihnen stehen sich Einfuhr und Eigenerzeugung folgendermaßen gegenüber:

	Eigen- erzeugung		Einfuhr		Insgesamt	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938
England	388	413	9 624	10 041	10 012	10 454
Frankreich	251	265	7 700	8 075	7 951	8 340
Italien	47	63	2 574	2 624	2 621	2 687

Das Interesse der Staaten, möglichst ihre Erdölversorgung sich auch für Kriegezeiten zu sichern, überschneidet sich nun vielfach mit dem Interesse der großen Erdölkonzerne, denn ungefähr ein Drittel der gesamten Erdölförderung der Welt befindet sich in der Hand des amerikanischen Standard-Oil-Konzerns, des englisch-niederländischen, vom Juden Marcus Samuel gegründeten Royal-Dutch-Shell-Konzerns und des Erdölstaats trusts der Sowjetunion. Der Anteil dieser Konzerne an der Welterdölgewinnung betrug (nach dem „Statistischen Taschenjahrbuch der Weltwirtschaft“, herausgegeben von Dr. Ernst Hickmann, Berlin 1939):

	Welt	Standard- Oil	Royal- Dutch-Shell	Sowjet- union	Anteil der drei Konzerne an der Welt- förderung in Prozent
1929	206,69	14,56	25,18	14,48	26,2
1934	208,28	25,61	24,08	24,15	35,5
1935	226,47	27,64	26,62	25,24	36,1
1936	247,13	29,42	28,48	27,42	34,5
1937	286,92	33,87	31,99	28,40	33,6
1938	280,28	31,44	29,92	30,11	31,9

Der Kampf um das mexikanische Erdöl

1904 wurde zum erstenmal mexikanisches Erdöl in größeren handelsfähigen Mengen ausgeführt, erst 1915 erlangte es größere Bedeutung für die Weltölmärkte. Die sonst so geschickte Regierung des mexikanischen Präsidenten Porfirio Diaz ließ zu, um der Petroleumindustrie einen Aufschwung zu geben, daß die Ölfelder nicht wie andere Minerale und Gase Eigentum des Staates, sondern der Erdölgesellschaften wurden. Sowohl das nordamerikanische Erdölkapital (E. L. Doheny) wie das britische Erdölkapital (Sir Weetman Pearson) begannen mit Bohrungen; im Ergebnis erlangte die Standard Oil-Comp. die Herrschaft über die amerikanischen, die Royal-Dutch-Shell-Comp. die Herrschaft über die englischen Erdölgesellschaften in Mexiko — 90 Prozent der mexikanischen Ölproduktion fielen so in fremde Hände. Zum erstenmal 1917 versuchte die Regierung Carranza, das Eigentumsrecht der Ölgesellschaft in fünfzigjährige Konzessionen zu verwandeln, um dem mexikanischen Volk seinen nationalen Reichtum zu sichern. Gegen die Einmischung der fremden Mächte blieb dies ohne Ergebnis. Die Regierung Calles versuchte 1925 diesen Plan zu verwirklichen, 1927 gab sie nach und nahm alle schon im Betrieb befindlichen Ölquellen von der Regelung aus, 1938 enteignete Präsident Cardenas die in Mexiko arbeitenden ausländischen Ölkonzerne, zumal diese die von der mexikanischen Regierung vorgeschriebenen Arbeiterlöhne nicht zahlten. Es gehörte Mut zur Durchführung dieser Maßnahmen, denn Präsident Carranza war seiner Zeit durch eine von den Ölgesellschaften angezettelte Revolution vertrieben und ermordet worden. Während USA. aber sich mit der Enteignung der Ölgesellschaften grundsätzlich einverstanden erklärte und lediglich eine entsprechende Entschädigung verlangte, protestierte England auf das heftigste, so daß Mexiko seinen Gesandten in London abberief.

Das Ölkapital im nördlichen Südamerika

Während das Schwergewicht der mexikanischen Erdölproduktion von U.S.A. an sich gezogen war, hat das englische Kapital sich hauptsächlich in Venezuela festgesetzt, wo die Standard-Oil-Gesellschaft von dem englischen Kapital etwas zurückgedrängt wurde, dann aber wieder sich durchsetzte. Ein Einfluß der Probleme der Erdölpolitik auf die innere Entwicklung Venezuelas hat mehrfach stattgefunden. Die dortigen, überwiegend britischen Ölpositionen ergänzen die Machtstellung auf den Antillen.

Die Erdölreichtümer der Sowjetunion liegen zum Teil in dem sehr grenzempfindlichen Transkaukasien und dem eigentlichen Kaukasusgebiet. Dieses Erdöl war vor dem Weltkrieg zu etwa 40 Prozent vom britischen Shellkapital beherrscht und ging diesem mit der Vertreibung der englischen Interventions-truppen durch die Sowjetheere verloren. Seitdem heißt der Schlüssel der britischen Rußlandpolitik Baku, sei es, daß Churchill sich jahrelang nach dem Weltkriege bemühte, Deutschland als Festlanddegen gegen Rußland zu gewinnen, um auf diese Weise den Sowjetstaat zum Zusammenbruch zu bringen und Baku sturmreif zu machen, sei es, daß die englische Politik vom Frühjahr 1939 durch ein Bündnis mit Rußland daselbe Ziel von der anderen Seite zu erreichen bemüht war, sei es, daß 1939 eine gemischte französisch-englische Armee unter Weygand in Syrien zusammengezogen wurde, um mit türkischer Hilfe daselbe zu erreichen.

Dabei sind die russischen Erdölreichtümer zwischen Baku und Grosny offenbar heute schon übertroffen durch ein zweites Vorkommen im Uchtabecken zwischen den westlichen Ausläufern des Ural und der Wolga, dessen Vorkommen mit 1,8 Milliarden Tonnen größer als das gesamte Vorkommen in U.S.A. sein soll und 1938 bereits 1,4 Millionen Tonnen förderte. Wir werden also in kurzer Zeit erleben, daß die selbstlosen Wünsche der britischen Politik sich nunmehr auch darauf richten werden, die in diesem Gebiet sitzenden kleinen tatarischen Hirtenstämme ebenfalls „zu befreien“.

Große Teile Mesopotamiens, das kurdische Vorland bei Mossul und Kerkuk, aber auch die Bahreininseln und offenbar erhebliche Streifen Innerarabiens sind erdölführend. Wahrscheinlich stehen auch die heiligen Städte Mekka und Medina auf unausgebeuteten Erdölvorkommen. Der selbstlose Grund der Entente, die Araber von der Herrschaft des türkischen Reiches zu befreien, ja nach dem Weltkriege den kurzlebigen Versuch, einen kurdischen Staat zu „machen“, ist wesentlich durch die Erdölinteressen hervorgerufen. Das seiner Zeit durch Oberst L. Lawrence und dem britischen Oberkommissar MacMahon den Arabern gegebene Versprechen eines Großarabischen Reiches hätte zur Folge gehabt, daß diese unter Umständen den Besitz ihres größten Nationalreichtums, des Erdöls verlangt hätten. So war aber schon Sir Arthur Henry MacMahon, der 1915 mit dem Scherifen Hüssein durch Vermittlung des Oberst Lawrence verhandelte, nicht nur Bevollmächtigter der britischen Krone, sondern auch der zur Shellgruppe gehörigen Anglo-Egyptian-Oilfields-Co. Er betrog die Araber bewußt. Im Ölabkommen von San Remo (25. April 1920) wurde Frankreich auf eine Minderheitsbeteiligung von 25 Prozent am Erdöl von Mesopotamien abgedrängt und zugleich verpflichtet, die Führung der Ölleitung von Mossul aus durch sein Mandat Syrien nach Haifa zu gestatten. Die Mossulfrage wurde dann durch den Anglo-Irak-Vertrag von 1924 der Lösung nahegebracht; wie hochpolitisch sie war, zeigt die Tatsache, daß sie mit der Frage der Rheinlandräumung verkoppelt wurde — gegen Zugeständnisse Frankreichs in der Mossulfrage duldete England den französischen Ruhreinmarsch; um die Türkei aus dem Mossulgebiet zu verdrängen, organisierte das englische Erdölkapital 1925 einen Aufstand in Kurdistan, schließlich wurden die Türken durch eine kleine Beteiligung beruhigt. So kontrolliert heute Shell das Erdöl des Irak.

Das Erdöl Irans kontrolliert die Anglo-Persian-Oil-Co., ebenfalls weitgehend Kapital der Shell und britischer Regierungs-

stellen (Secret-Service); die letzten Jahre brachten immer wieder verstärkte Versuche Irans, die eigene Macht über das eigene Erdöl auszudehnen.

1935 wurde die Anglo-Persian in „Anglo-Iranian Oil Company“ umgetauft. Um eine von ihm geplante Bahn von Bender Schapur am Iranischen Golf bis Bender Schah zu finanzieren, versuchte Iran auf die riesigen Werte dieser Gesellschaft zuzugreifen und kündigte 1932 die Konzession der Anglo-Iranian. Es gelang ihm, die Konzession, die ursprünglich für ganz Iran gegolten hatte, durch Abkommen vom 29. April 1932 auf 100 000 englische Quadratmeilen zu beschränken, eine erhebliche Nachzahlung (1 169 000 £) und 20 Prozent vom jährlichen Reingewinn durchzusetzen, 1935 England zu veranlassen, den Sitz des Residenten am Iranischen Golf von Buschir nach den Bahreininseln zu verlegen und die Flottenstützpunkte bei Bassidu und Hendjam am Iranischen Golf aufzugeben. So wird England dort von der aufsteigenden einheimischen Macht zurückgedrängt.

Die Nationalisierung der Erdölschätze gibt der Erdölpolitik unserer Zeit das Gesicht. In Mexiko, in der UdSSR. ist sie bereits vollzogen, in Iran vollzieht sie sich; der Augenblick ist nicht fern, wo auch Venezuela, Kolumbien und das Arabertum einmal in die Lage kommen werden, einen ihrer größten Nationalreichtümer, das eigene Erdöl, sich zu sichern. Damit würde das Erdöl zwar nicht aufhören, politisch von hoher Bedeutung zu sein, aber der bisherige Erdölkampf der großen internationalen Gesellschaft langsam verschwinden.

Zum anderen hat die Erfindung des synthetischen Benzins durch das Hydrierverfahren von Bergius, durch die Arbeiten von Bosch und Pier ergänzt, es ermöglicht, durch Kohleverflüssigung Treibstoff herzustellen. Damit ist für jedes Land, das diese Verfahren übernimmt und entwickelt, die Unabhängigkeit von den Besitzern der Erdöllager gegeben. Japan und Italien haben so bereits Hydrierwerke errichtet, Spanien arbeitet an der Schaffung einer großen Kohlenverflüssigungsanlage. Das Monopol der Erdölbesitzer ist auf diese Weise zu brechen — damit aber auch erreichbar

geworden, daß jedes Land seine Treibstoffe, sobald es nur genügendes Kohlenvorkommen hat, selber erzeugt. Das ist ein zweiter Grund für den Niedergang der Macht der großen Erdölkonzerne.

Der Kampf um das Erz

Alter ist für die Weltpolitik die Bedeutung des Eisenerzes. Jahrtausende, ehe man von dem Erdöl politisch Notiz nahm, war schon das Eisenerz von höchster Bedeutung. Die Erkenntnis der Schmiedbarkeit des Eisens stellt den ersten großen Kulturwechsel der Frühgeschichte, den Übergang von der Bronzezeit zur Eisenzeit dar. Die Eisenwaffen jener Zeit müssen nicht anders gewirkt haben wie heute Flieger und Panzerwagen — sie stellten eine Überlegenheit dar, die keine noch so große Tapferkeit in der Handhabung von Holz- und Bronzewaffen ausgleichen konnte. Die Sagen von den Wunderschwertern, von der Schmiedekunst, die Siegfried bei den Zwergen im Berge gelernt habe, die Schaffung besonderer Schmiedegötter (Vulkan, Hephaistos), das besondere, fast religiöse Ansehen, das der Schmied genoß, die Stellung alter Schmieden als Freistätten und Asyls spiegeln noch die hohe Bedeutung der Eisenschmiedekunst in der Frühgeschichte wieder. Alte Erzlager sind darum früh von den Völkern erstrebt und umkämpft worden. Außerhalb der klassischen Länder wurde Eisen zuerst in Hallstadt im Salzkammergut und bei La Tène nördlich des Neuenburger Sees in der Schweiz abgebaut; Hallstadt war wohl im Besitz von Illyrern, La Tène am Neuenburger See im Besitz keltischer Stämme. Beide Orte scheinen früh umkämpft zu sein. In Italien ist Eisen in Latium und Toskana früh gefördert worden; als König Porosenna die Römer besiegte, verbot er ihnen den Gebrauch von Eisen zu anderen Zwecken außer zum Ackerbau. Im alten Orient ist Eisen in Phrygien, in Ägypten, in Pontus und an der Südküste des Schwarzen Meers gefördert worden; der Brief eines Hettiterkönigs erwähnt ein Eisenland Rizwadna. Früh wegen des dort betriebenen Bergbaus umkämpft, war die Insel Zypern, auf der die Phönizier Faktoreien und Bergwerke eröffnet hatten, ebenso

Thafos, wo gleichfalls phönizische Bergwerke bestanden. Die Karthager haben in Spanien den Bergbau entwickelt. Der Kampf zwischen ihnen und den Römern um den Besitz der iberischen Halbinsel war gerade durch den beiderseitigen Willen, die Bergschätze Spaniens festzuhalten, bedingt.

Im Mittelalter waren Erzgebiete als einträgliche Einnahmequellen und Grundlagen des Schmiedehandwerks und damit der damaligen Rüstung umkämpft. Die deutschen Kaiser nahmen das Bergregal gerade für Eisen in Anspruch, haben es aber dann auch vielfach weiterverliehen. Außer der Aus Schmeltzung von Raseneisenerz, die an vielen Stellen möglich war, ist Eisen bergmännisch abgebaut worden. Eine besondere Bedeutung hatten schon damals die großen schwedischen Eisenerzvorkommen, ferner der Erzberg in Österreich, die Tiroler Erze und die reichen Eisenvorkommen der Steiermark. Einzelne Städte, wie die Eisenhändlerstadt Steyr in Oberösterreich, verdanken ihren für das Mittelalter außerordentlichen Reichtum dem Handel mit Eisen.

Erst die moderne Zeit hat die hohe Bedeutung des Eisenerzes für die Existenz der Staaten selber hervortreten lassen.

An der Spitze der Erzeugung von Eisenerz stehen:

Länder	in Mill. Tonnen			
	1936	1937	1938	1939
Vereinigte Staaten von Nordamerika	49,57	73,51	28,74	—
Frankreich	33,19	37,77	33,14	—
Sowjet Union	29,80	28,00	26,50	—
Schweden	11,25	14,95	13,93	—
Großbritannien	12,90	14,40	12,05	—

Das Deutsche Reich hatte 1936 nur eine Gesamterzeugung von 7,67 Millionen Tonnen, konnte diese auf 10,39 Tonnen 1937 steigern, erreichte 1938: 13,79 Millionen Tonnen einschließlich der Produktion des bisherigen Österreichs.

An kleineren, aber wichtigen Erzvorkommen in Europa sind Italien (1938: 970 000 Tonnen), Luxemburg (1938: 5 540 000

Sonnen), das ehemalige Polen (1938: 860 000 Tonnen), Norwegen (1938: 1 540 000 Tonnen) zu erwähnen.

Der Krieg 1939/40 hat dazu geführt, daß das Deutsche Reich die Produktion von Belgien (etwa 27 000 Tonnen), Luxemburg (5 540 000 Tonnen), Polen (860 000 Tonnen), Norwegen (1 540 000 Tonnen) an sich ziehen konnte, und damit seinen eigenen Erzbestand ergänzte. In Luxemburg und Belgien fielen ihm zugleich sehr erhebliche Verhüttungsanlagen in die Hand, die aber auch von der Belieferung von nordfranzösischem Erz abhängig sind. Ihm steht ferner die Eisenerzproduktion der Slowakei (450 000 Tonnen) zur Verfügung.

In den letzten Jahren sind mehrfach Eisenerzgebiete lebhaft umkämpft worden. Während des spanischen Bürgerkrieges beruhte ein Hauptvorteil der roten Seite auf dem Besitz der baskischen Provinzen Alava, Biskaya, Guipuzcoa und der dortigen sehr großen Eisenvorkommen. Mit der Eroberung dieser Gebiete durch General Franco sah sich Großbritannien, das bis dahin die rote Seite unterstützt hatte, zu einem wesentlich vorsichtigeren Auftreten gezwungen, da die englische Industrie von den sehr hochwertigen spanischen Erzen stark abhängig ist. Dabei ist die spanische Produktion als solche gering, könnte aber erheblich gefördert werden. Sie betrug 1938 nur 2 510 000 Tonnen.

Der Erzexport Schwedens muß sich, da die schwedischen Ostseehäfen im Winter jedesmal zufrieren, aus dem schwedischen Erzgebiet um Gällivara und Kiruna über den norwegischen Hafen Narvik vollziehen, der durch den warmen Golfstrom offengehalten wird. Sowohl das Deutsche Reich wie Großbritannien haben über Narvik stets im Frieden wie in den ersten Monaten des Krieges 1939/40 erhebliche Mengen von Erz bezogen. Der Versuch Englands, durch Auslegung von Minen am 8. April 1940 dem Deutschen Reich die Erzzufuhr aus Narvik abzuschneiden und Norwegen zu vergewaltigen, führte zur deutschen Besetzung Norwegens am 9. April 1940. — Im Verhältnis zu seiner Produktionsmächtigkeit und zu seinem Bedarf ist Deutschland hinsichtlich des Eisenerzvorkommens benachteiligt.

Die italienische Forderung nach Tunis hat für das erzarme Italien außer nationalpolitischen Ursachen auch den Wunsch nach der Eisenerzproduktion von Tunis (1936: 72 000 Tonnen, 1937: 96 000 Tonnen, 1938: 82 000 Tonnen) zur Grundlage.

Südamerika wie Ostasien (wo lediglich Mandschukuo etwa 2 Millionen Tonnen Eisenerz fördert) sind arm an Eisenerzen; sie haben allerdings auch einen Teil ihrer Lager noch nicht in Angriff genommen.

Der Kampf um das Erz wird unzweifelhaft zunehmen. Seine Notwendigkeit für die Rüstung und damit für die Selbstbehauptung jedes Volkes ist so zwingend, daß mindestens ein Großstaat nicht bestehen kann, ohne über große Erzgrundlagen zu verfügen. In diesem Zusammenhang wird die Frage brennend, mit welchem Recht ein absinkender Staat wie Frankreich nicht nur im Mutterlande erheblich höhere Erzlager als das aufsteigende Deutschland besitzt, sondern sich auch in den Besitz großer nordafrikanischer Erze in Algier (1938: 3030 Millionen Tonnen) und in Marokko, dessen Jahresproduktion von 27 000 Tonnen sich unschwer steigern läßt, gesetzt hat.

Das G o l d ist zwar heute, wo ein Staat nach dem anderen es als Währungsgrundlage aufgibt, kaum noch von hoher Bedeutung. Dennoch hat es seit Beginn der Geschichte eines der wichtigsten Streitobjekte der Völker dargestellt. Angefangen von den frühgeschichtlichen Kämpfen um Goldschätze und Goldhorte, sind die Goldwäschereien des mittelalterlichen Deutschlands am Rhein und Main, die wenigen Stellen bergmännischer Goldgewinnung im Mittelalter (die alte Bergmannsstadt Eule, tsch. Jihlové, das heißt „Goldplatz, nahe Prag, die siebenbürgischen Goldbergwerke) stets umkämpft worden. Auf der Suche nach Gold vernichtete Ferdinand Cortes das Reich der Azteken in Mexiko, zerstörte Pizarro das Reich der Inkas in Peru, eroberten die Spanier die indianischen Staatswesen der Chibcha im nördlichen Südamerika, durchstreiften sie ganz Mittel- und Südamerika, stets auf der Suche nach dem „vergoldeten König“ (Eldorado), füllten mit den

Goldschätzen Amerikas die Kirchen des spanischen Mutterlandes an. Segen brachte es ihnen wenig, sie riefen lediglich einen ungeheuren Sturz der Goldpreise in Europa und damit eine Warenvertéuerung hervor, entwöhnten sich selber der Arbeit und ließen ihre Produktion verfallen, wie das spanische Volkslied es ausspricht: „Nach Indien gehen die Männer, nach Indien um Gold zu gewinnen — und sie hätten hier Indien, wenn sie nur arbeiten wollten.“

Die Entdeckung der Goldschätze Kaliforniens führte zu einem neuen Goldfieber. Mit ihm steht ursächlich die Verdrängung Mexikos durch die Vereinigten Staaten hinter den Rio Grande del Norte in Zusammenhang. Die großen Goldfunde in Transvaal waren die Ursache für den von Cecil Rhodes und dem Juden Alfred Beit entfesselten Burenkrieg (1898—1902), der mit der Unterwerfung der Burenstaaten durch England endete. Ein weit überschätzter Goldreichtum zog erst die Portugiesen, dann die Niederländer, endlich die Engländer nach Ostindien, führte dort zur Vernichtung der einheimischen Staatswesen, zur Auflösung des Mogulreiches und nach ununterbrochenen Kriegen zur Zusammenfassung Ostindiens unter britischer Herrschaft.

In der Goldproduktion stehen heute voran die fünf großen Produzenten (1938):

Südafrikanische Union	12 161 000 Unzen fein
UdSSR.	5 000 000 Unzen fein
Kanada	4 680 000 Unzen fein
USA.	4 244 000 Unzen fein
Australien	1 570 000 Unzen fein

In allen diesen Staatswesen liegt das Gold eingebettet in sehr starken Machtzentren, kann schon deshalb kaum zum Gegenstand neuer Kämpfe werden.

Anders ist es schon bei den neun kleineren Goldproduzenten (1938):

Philippinen	962 000 Unzen fein
Mexiko	930 000 Unzen fein

Japan	880 000 Unzen fein
Südrhodesien	814 000 Unzen fein
Korea	730 000 Unzen fein
Kongo	540 000 Unzen fein
Kolumbien	524 000 Unzen fein
Britisch-Indien	320 000 Unzen fein

Von diesen Goldgebieten ist Korea bereits in der Hand Japans, Südrhodesien und die Goldküste sind ganz dünn bevölkerte britische Besitzungen, deren schöne Goldvorräte bei einem Niedergang des britischen Empires wohl goldhungrige Völker locken könnten; sollten die Vereinigten Staaten die Philippinen wirklich freigeben, so würde sicher auch ihr vergleichsweise hoher Goldreichtum ein Anreiz für eine goldhungrige starke Nation sein können, sich dieser Position zu bemächtigen.

In Europa wird nur wenig Gold gefördert; größere Vorkommen hat nur Schweden (195 000 Unzen fein) und Rumänien (170 000 Unzen fein).

Wichtiger und bedeutsamer als die anderen Schmuckmetalle sind für die machtpolitischen Auseinandersetzungen die großen Nahrungsmittel- und Rohstoffvorkommen.

Baumwolle

Hauptproduzenten für Baumwolle sind (Ernte 1938):

USA.	2 589 000 Tonnen
Britisch-Indien	929 000 Tonnen
China, zirka	500 000 Tonnen
Ägypten	323 000 Tonnen
UdSSR.	705 000 Tonnen

Die Baumwollproduktion hat in manchen Ländern die bedenkliche Form der Monokultur angenommen, so besonders in Ägypten, wo infolgedessen der britische Abnehmer die Preise diktiert und das Land gezwungen ist, andere notwendige Früchte zugunsten der Baumwolle zu benachteiligen.

Die Baumwolle ist schuld am Amerikanischen Sezessionskrieg (1861—1864), als England den Abfall der Südstaaten von der Union förderte, um sich die Lieferungen von Baumwolle aus den Südstaaten und seine Gegenlieferungen englischer Industriewaren zu erhalten; sie ist ferner schuld an der Vernichtung der ägyptischen Selbständigkeit durch England 1881, als England die Reformversuche Urabi Paschas zum Vorwand nahm, um Ägypten niederzuschlagen und den Interessen seiner Baumwollindustrie dienstbar zu machen. Weil Großbritannien Indien als Lieferant von Rohbaumwolle und Abnehmer englischer Baumwollwaren braucht, hält es die Selbständigkeitsbestrebungen in Indien entschlossen nieder.

Mit der Erzeugung der Zellwolle hat die deutsche Wissenschaft auch hier dem Kampfe seine größten Schärpen genommen. Zellwolle zu produzieren ist jedem Lande möglich, damit aber tritt der Kampf um die Baumwollgebiete, der sonst unzweifelhaft noch zu weiteren Krisen und Kriegen geführt hätte, zurück.

Der Kampf zwischen der Weltwirtschaft und der Bedarfswirtschaft

Die Erfindung und Produktion des synthetischen Treibstoffes, der Zellwolle und der zahlreichen Kunststoffe bilden nur einen Teil der deutschen, aus den bitteren Erfahrungen des Weltkrieges aufgebauten nationalsozialistischen Bedarfswirtschaft, die von Anfang an die Unabhängigkeit Deutschlands von jeder Blockade, aber auch von jedem Preisdiktat der kapitalistischen Rohstoffkapitalisten erstrebte. Sie zeigt damit auch den anderen Völkern, denen ausreichende natürliche Rohstoffe versagt sind, einen Weg, sich dennoch wirtschaftlich unabhängig zu halten und Extraprofite der Monopolisten zu vermeiden. Sie stellt schon in dieser Hinsicht eine sozialistische Tat, einen Sieg der Erfindung und der produktiven Arbeit über die bloße Auswertung kapitalistischer Besitztitel dar. Sie hat zugleich aber — und das ist ihre größere Leistung in diesem Zusammenhang — auf dem Gebiet der Versorgung des deutschen

Volkes die Nahrungsfreiheit angestrebt und weitgehend verwirklicht. Sie hat die Spekulation mit der wichtigsten Grundlage des weltlichen Daseins, den Nahrungsmitteln, ausgeschaltet, durch den Reichsnährstand den gesamten Bereich der Nahrungsmittelversorgung aus dem freien Spiel der Kräfte, aus dem „Gesetz von Angebot und Nachfrage“ herausgenommen und sie nach dem Grundgedanken der Sicherung produktionsmäßig gesunder Preise für Erzeuger und Verbraucher geregelt. Die nationalsozialistische Agrarwirtschaft erfaßt die Nahrungsmittel unmittelbar beim Erzeuger, hat sich einen genauen Überblick über den wirklich vorhandenen Bedarf Deutschlands verschafft und führt diejenigen Nahrungsmittel, die Deutschland aus dem Auslande benötigt, mit langfristigen Verträgen aus befreundeten Ländern ein.

Sie gewährt diesen Ländern Preise, bei denen der fremde Produzent bestehen kann und bestehen soll, ja die ihm kulturellen Aufstieg und die Verbesserung seiner Wirtschaft möglichst durch den Bezug deutscher Maschinen möglich machen sollen. Sie setzt sich damit in schroffen Gegensatz zum „Weltmarktpreis“ auf den internationalen Börsen und Getreidemärkten.

Der Weltmarktpreis wird vom niedrigsten Angebot bestimmt. Dieses ist auf dem Gebiet der Getreideproduktion jederzeit durch diejenigen Gebiete bestimmt, die durch geringste soziale Leistungen und rücksichtsloseste Ausbeutung des Bodens die niedrigsten Selbstkosten erreichen. Das ist etwa bei dem raubbaumäßigen Betrieb eines erheblichen Teiles der Farmwirtschaft in Kanada und USA. der Fall. Mit diesem von der internationalen Getreidebörse, insbesondere von der Londoner Börse, diktierten „Weltmarktpreis“ könnte der europäische Bauer und Landmann, auch das Bauerntum Südosteuropas, in den Wettbewerb nicht eintreten, da durchgehend dieser „Weltmarktpreis“ sogar unter seinen Produktionskosten liegt. Wären sie diesen „Weltmarktpreisen“ frei ausgeliefert, so würden sie in eine steigende Verschuldung hineingetrieben werden, die zu einer weiteren Ausbeutung ihrer Arbeit durch die kapitalistischen Westmächte führen würde. Die nationalsozialistische Agrarpolitik eröffnet ihnen allen dagegen die Möglichkeit einer

echten, auf Zusammenarbeit aufgebauten bedarfswirtschaftlichen Orientierung.

So versteht man, daß der leitende Mann der britischen Wirtschaftsbloade und internationale Fachmann auf dem Gebiet der Produktenbörse und des Bankwesens, Sir Frederik Leith-Ross, übrigens selber Jude, sich äußerte, „man müsse ja niemanden in der Welt so sehr hassen wie Walter Darré, weil er dem internationalen Getreidegeschäft den Boden wegzüge“.

Nicht so sehr im Kampf um einzelne Rohstoffvorkommen (Erdöl, Erz, Baumwolle usw.), sondern im Kampfe der auf nationale Bedarfswirtschaft ausgerichteten Wirtschaftsprinzipien, insbesondere der nationalsozialistischen auf Zusammenarbeit der bäuerlichen Wirtschaften, auf Ehrbarkeit und gegenseitiger Zusammenarbeit aufgebauten Agrarpolitik gegen die auf Ausbeutung der Rohstoffe, Schaffung von abhängigen Monokulturgebieten, ausbeuterische Weltmarktpreise und Beherrschung der Arbeit durch die Spekulation bedachten Plutokratien liegt der eigentliche Brennpunkt der Weltpolitik.

Zwischen diesen beiden Prinzipien ist eine Versöhnung nicht denkbar. Sie mußten aufeinanderprallen und bei aller Verschiedenheit der Einzelgestaltung in ihrem Land mußten sich die bedarfswirtschaftlich unkapitalistisch organisierten Staatswesen (Deutsches Reich, Italien, Rußland, Japan) auf der einen Seite, die Plutokratien auf der anderen Seite zusammenfinden. Dem Deutschen Reich, das die Gedanken am konsequentesten, vor allem von der Grundlage jeder echten Volkswirtschaft, der Agrarpolitik her, durchgedacht und verwirklicht hatte, mußte nach einer gewissen Gesetzmäßigkeit der Weltgeschichte daher die Aufgabe des Vorkampfes zufallen.

Überschaut man die Brennpunkte der Weltpolitik, so wird man notwendige und nichtnotwendige Brennpunkte unterscheiden können.

Der große weltanschaulich-wirtschaftliche Kampf zwischen bedarfswirtschaftlichem und plutokratischem Staatswesen mußte so oder so zur Entscheidung kommen, er war unvermeidlich.

*

Bei den rein geographisch gegebenen Brennpunkten der Welt-politik ist bezeichnend, daß sie eigentlich erst dann zu einem Pro-blem werden, wenn raumfremde Mächte sich eines Punktes mit Sperr- oder Kontrollfunktion bemächtigen, wobei kennzeichnend ist, daß ein Gebiet sofort dann aufhört, Kampfplatz blutiger Aus-einanderetzungen zu werden, wenn es als Sperrinsel der von ihm mit Sperrung bedrohten Küsten zugeschlagen oder als Kon-trollstation entmachtet oder aber einfach dem Staatswesen, zu dem es nationalpolitisch gehört, angeschlossen wird. Eine Überführung etwa der wichtigsten britischen Sperr- und Kontrollstationen, der wichtigsten Monopolstellungen Großbritanniens auf dem Gebiet der Erdölwirtschaft an die rechtmäßigen Besitzer würde für große Landschaften die Gefahr von Konflikten ausschließen. Die natür-lichste Lösung der Probleme ist meist auch die friedlichste, steht aber fast stets im Gegensatz zu dem heutigen Stand des Britischen Empires und der französischen Expansionspolitik — die schon dadurch ihren wesenhaft unfriedlichen Charakter zeigen.

Philipp Hildebrandt

Der Kampf ums Mittelmeer

Mit zahlreichen Karten

Ein politisches Problem allererster Ordnung stellt die ungeklärte Lage im Mittelmeer dar. Nur ein Funke braucht in dieses Pulverfaß zu springen, um einen riesigen Brand zu entfesseln. — Der Kampf ums Mittelmeer ist kein neues politisches Problem. In immer wechselnden Fronten stehen sich seit Jahrtausenden Völker gegenüber und ringen um ihre nationale Existenz und um die Vorherrschaft in diesem Meer. — Philipp Hildebrandt, seit Jahrzehnten wissenschaftlich und als deutscher Presseberichterstatter in Italien tätig, gibt in seinem grundlegenden, glänzend geschriebenen Werk einen umfassenden Geschichtsaufriß über die Entwicklung im Mittelmeer, die er von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart verfolgt. In einem großartigen Gemälde zeigt er die verschiedene Bedeutung dieses meistumkämpften Meeres der Geschichte im Laufe der Jahrtausende: als das Weltmeer des Altertums, als stagnierender Binnensee im Mittelalter und als internationale Schiffsfahrtsstraße von Weltbedeutung in der neuesten Zeit.

Gebunden RM. 12.50

Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart



LEERS • BRENNPUNKTE DER WELTPOLITIK